INTERNATIONALES



EISENBAHN-FRACHTRECHT

VON

Eduard Rosenthal



JENA
Gustav Fischer
1894

INTERNATIONALES
EISENBAHN-FRACHTRECHT

AUF GRUND DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS
ÜBER DEN EISENBAHN-FRACHTVERKEHR
VOM 14. OKTOBER 1890 UND DER KONFERENZBESCHLÜSSE
VOM JUNI UND SEPTEMBER 1893

DARGESTELLT

VON

EDUARD ROSENTHAL,
A. O. PROFESSOR DER RECHTE AN DER UNIVERSITÄT JENA.



JENA,
VERLAG VON GUSTAV FISCHER.
1894.

Vorwort.

„Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.“ Dieses Kaiserwort kennzeichnet treffend die hervorragende Bedeutung des großen internationalen Vertragswerks, dessen Erörterung dieses Buch gewidmet ist. Daß es gelungen ist, für die europäischen Kulturstaaten ein einheitliches Eisenbahnfrachtrecht zu schaffen und so den Handel und Verkehr zwischen Ural und Apenninen in einem seiner wichtigsten Zweige einheitlichen Rechtssatzungen zu unterwerfen, und das in einer Zeit, in der die Völker begannen, sich immer mehr durch Zollschranken abzuschließen, ist eine wunderbare Erscheinung.

Vom Standpunkte des internationalen Rechts aus muß dieses internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr als ein außerordentlicher Fortschritt betrachtet werden. Während der internationale Weltpostvertrag und der internationale Telegraphenvertrag zumeist einheitliche tarifarische und technische Bestimmungen und nur wenige Rechtsnormen enthalten, ist hier der große Wurf gelungen, unter Ausgleichung aller nationalen Gegensätze, in Anlehnung an bewährte Vorbilder verschiedener Staaten und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des modernen Verkehrs ein europäisches Eisenbahngesetzbuch zu schaffen, das die Keime weiterer, triebkräftiger, räumlicher und sachlicher Ausgestaltung in sich birgt. Dänemark ist soeben im Begriffe sich dem I.U. anzuschließen. Der Beitritt Dänemarks wird dann wohl den Schwedens und Norwegens nach zich ziehen. Eine sachliche Ausdehnung des I.U. durch Schaffung einheitlicher Normen für Personen-

transport und Reisegepäck dürfte nicht allzu lange auf sich warten lassen.

Wenn diese Rechtsnormen vorderhand auch nur Geltung beanspruchen für einen großen Teil Europas — etwa zwei Drittel aller europäischen Eisenbahnen sind dem I.U. unterstellt — für ein Gebiet, das allerdings ungefähr 260 Millionen Einwohner umfaßt, so haben wir in ihnen doch verheißungsvolle Anfänge eines künftigen Weltprivat- und Weltprozeßrechts zu begrüßen. Schreiten die Kulturstaaten, wie zu erwarten ist, weiter auf dieser Bahn, so wird dieses Berner Uebereinkommen als ein weithin sichtbarer Markstein in der Geschichte des Völkerrechts erscheinen. Es wird dann nicht nur dem internationalen Verkehre die feste Grundlage der Rechtssicherheit und damit dem Welthandel eine mächtige, starke Förderung verliehen, sondern es wird auch die neu erzeugte Rechtseinheit, die nun die Völker Europas enger umschließt, dem Weltfrieden eine kräftige Stütze geboten haben.

Mit dem Inkrafttreten des internationalen Uebereinkommens am 1. Januar 1893 sollte auch dieses Buch erscheinen. Die Fertigstellung hatte sich um einige Monate verzögert, und als im Frühjahr der Druck beginnen sollte, erschien es mir im Einverständnisse mit dem Herrn Verleger zweckmäßig, das Ergebnis der zur Abänderung des internationalen Uebereinkommens für den Juni 1893 nach Bern berufenen Konferenzen abzuwarten, um dieses noch in die Darstellung bezw. in den Anhang aufnehmen zu können. Diese Verzögerung bot dann außerdem auch für die bereits druckfertigen Abschnitte noch die Möglichkeit einer eingehenden Berücksichtigung der inzwischen erschienenen Litteratur, namentlich der Werke von Eger und Gerstner (vortragender Rat im Reichs-Eisenbahnamt), der als deutscher Delegierter an allen Vorarbeiten des I.U. beteiligt war und sich um dessen Zustandekommen rühmlich verdient gemacht hat. Es konnten dann so auch noch die Entscheidungen des Centralamtes und andere im ersten und zweiten Jahrgang der von diesem herausgegebenen Zeitschrift für internationalen Eisenbahntransport veröffentlichten wichtige Materialien Verwertung finden.

So darf ich wohl hoffen, daß die Verzögerung des Erscheinens die praktische Brauchbarkeit dieses Buches erhöht hat.

Trotz ausgiebiger Benutzung der Vorarbeiten, insbesondere der Protokolle der Berner Konferenzen, der Eisenbahngesetzgebung und der frachtrechtlichen Litteratur der wichtigsten Vertragsstaaten, insbesondere Deutschlands und Oesterreichs, dessen Frachtrecht vorzugsweise als

Vorbild diente, war ich bemüht, die Darstellung so kurz, als es der umfangreiche Stoff gestattete, zu gestalten. Mein Streben ging dahin, gleichzeitig wissenschaftlichen Anforderungen und den Bedürfnissen der Praxis zu dienen, so daß das Buch auch für die Zwecke der nichtjuristischen Interessenten aus den Kreisen der Eisenbahnverwaltung, des Handels und der Industrie bestimmt ist.

Zur Erleichterung dieser Benutzung bringe ich im Anhange zum Abdrucke: eine Zusammenstellung der in den einzelnen Staaten vom Bahntransporte ausgeschlossenen Gegenstände, den deutschen und französichen Wortlaut des I.U. und eine vergleichende Zusammenstellung der den einzelnen Artikeln des I.U. entsprechenden in den Vertragsstaaten geltenden Frachtrechtsnormen.

Zu warmem Dank bin ich verpflichtet dem schweizerischen Eisenbahndepartement für die Ueberlassung der Protokolle der Berner Konferenzen, dem Centralamte zu Bern für wiederholte freundliche Auskunftserteilung, Herrn Präsidenten de Seigneux in Genf, der Direktion der Saaleisenbahn zu Jena und allen Bibliotheken, die meine Arbeit durch Ueberlassung von Fachlitteratur unterstützten.

Jena, Februar 1894.

E. R.

Inhalt.

1) N bedeutet Nachtrag zu Seite (siehe Nachtrag S. 388 ff.).

Zweiter Abschnitt.

Abschlufs und Inhalt des internat. Eisenbahnfrachtvertrags.

Dritter Abschnitt.

Die Ausführung des internationalen Eisenbahnfrachtvertrags.

Vierter Abschnitt.

Die Erfüllung des internationalen Eisenbahnfrachtvertrags.

Fünfter Abschnitt.

Die Haftpflicht der Bahn für Verlust, Minderung, Beschädigung und verspätete Ablieferung des Gutes.

Sechster Abschnitt.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn.

Neunter Abschnitt.

Das Centralamt.

Litteratur (Abkürzungen).

Archiv f. Eisenb. — Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben vom preuß. Ministerium d. öff. Arbeiten. Berlin.

Asser sen., De l'effet in Revue de dr. i. I. — De l'effet où de l'exécution des jugements rendus à l'étranger in Revue de dr. i. I (1869) p. 82 ss.

Asser sen. — A propos de la conférence de Berne in Revue de dr. i. X (1878) p. 101.

Asser — Internationaal goederenvervoer langs spoorwegen. s'Gravenhage 1887.

Asser — De Bernsche Spoorweg-Conventie v. 14. X. 1890. s'Gravenhage 1893.

Ausf.-Best. — Ausführungsbestimmungen zum I.U.

v. Bar, Lehrbuch — Lehrbuch des internat. Privat- und Strafrechts. 1892.

v. Bar, Theorie — Theorie und Praxis d. internat. Privatrechts, 1889, Bd. I, II.

Belg. Eis.Ges. 1891 — Belgisches Gesetz betr. den Frachtvertrag v. 25. VIII. 1891 in Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 136 ff. und E.V.Z. 1891 S. 877 ff.

B. R. — (altes) Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns vom I. VII. 1874.

Böhm, Handbuch — Handbuch des Rechtshülfeverfahrens im Deutschen Reiche und gegenüber dem Auslande, 1886 und 1889.

Böhm, Zeitschr. — Zeitschrift für internat. Privat- und Strafrecht.

Boitard — Leçons de procédure civile, 3. éd., Paris 1861. I. II.

v. Boneval Faure — Het nederlandsche burgerlijke Procesrecht. 2. druk. Leiden 1879.

Brunner bei Endemann, Handbuch II — „Wertpapiere" bei Endemann, Handbuch II, S. 140 ff.

Bulmerincq — Réglement international des transports par chemin de fer in Revue de dr. i. X (1878), p. 83 ss.

v. Buschman — Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement in Gegenüberstellung zum I.U. von Freiherrn v. Buschman unter Mitwirkung Rumler's v. Aichenwehr, Wien 1892.

v. Canstein — Lehrbuch d. Geschichte u. Theorie des österr. Civil-Prozeßrechts, Berlin 1880, I, II.

Carotti, I trasporti internazionali, Firenze 1881.

Carotti, Congrès — Le Congrès d'Amsterdam et la Convention internat. de Berne, Florence 1883.

Carotti, Progetto — Il Progetto di Berna, Firenze 1881.

Christ s. de Seigneux und Christ.

Christ, I.U. — Internat. Uebereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr, in Zeitschrift f. schweizer. Recht, XXXIV, S. 340 ff.

Code de com. — Code de commerce (Frankreich 1807 und Belgien).

Codice di com. — Codice di commercio (Italien 1882).

Cohn, Gg. Vorträge — Die Anfänge eines Weltverkehrsrechts (drei rechtswissenschaftliche Vorträge) 1888, S. 76 ff.

Cohn, Gust. — Untersuchungen über englische Eisenbahnpolitik, 1875, II.

Congrès à Paris — Congrès internat. pour le développement et l'amélioration des moyens de transport tenu à Paris 1878. Paris 1880. p. 139 ss.

Cosack — Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. 1893.

Cotelle — Des dommages-interêts en matière de transports. Paris-Orléans 1891.

Cramer — De la responsabilité des compagnies de chemins de fer (Thèse). Genève 1877.

Delboy et de Seigneux, De l'établissement d'une législation internat. s. Congrès à Paris.

Denkschrift des Vereins — Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu dem Berner Entwurfe eines internat. Vertrags über d. Eisenbahnfrachtverkehr, beschlossen in der zu Salzburg am 28. und 29. VII. 1879 abgehaltenen Generalversammlung. Berlin 1879.

Dernburg bei Grünhut Zeitschrift X — Begriff der höheren Gewalt in Grünhut Zeitschr. X S. 335 ff.

Dernburg, Pandekten II.

Dernburg, Preuß. Privatrecht — Lehrbuch des preuß. Privatrechts. Bd. II.

Drucksachen V — Sammlung sämtlicher Drucksachen des (deutschen) Reichstages 8. Legislaturperiode, 1. Session 1890/91, Bd. V.

Duverdy — Traité du contrat de transport. 2. éd. Paris 1874.

E.V.Z. — Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Ebermann — Der schweizer. Entwurf e. internat. Vereinbarung über d. Eisenbahnfrachtverkehr, in: Juristische Blätter 1878, S. 239 f., 251 f.

Eger I, II, III — Das deutsche Frachtrecht mit bes. Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 2. Aufl. 1888 ff. I. II. III.

Eger, Entscheidungen — Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher und österr. Gerichte.

Eger, I.U. — Das internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 1893 f.

Eger, I.U., Textausgabe — Das internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Textausgabe mit Anmerkungen. 1893.

Eger, Einf. — Die Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechts. 1877.

Eger im Archiv f. öff. Recht — Das I.U. in Laband und Störk, Archiv f. öff. Recht, III S. 368 ff.

Eger in Kohler und Ring, Archiv — Der Abschluß des internat. Eisenbahnfrachtvertrags in Kohler und Ring, Archiv f. bürgerl. Recht, IV S. 127 ff.

Eger in Rassow XXXV — Die Transportpflicht der Eisenbahnen, in Gruchot (Rassow und Küntzel), Beiträge z. Erläuterung d. deutschen Rechts (1892), XXXV S. 465 ff.

Eger in Hirth u. Seydel, Annalen — Das I.U., in Hirth u. Seydel, Annalen des Deutschen Reichs (1892), XXV S. 303 ff., 691 ff., 753 ff.

Eger in Grünhut, Zeitschr. — Die Haftung für die Frachtbriefangaben in Grünhut, Zeitschrift (1892) XIX 513 ff.

Eger, Abhandlungen über das I.U., in Steins, Zeitschr. f. Eisenbahn und Dampfschifffahrt d. österr.-ung. Monarchie. Wien 1891. S. 5, 195, 225, 473, 513, 529, 783, 799; 1892 S. 65, 81, 201, 385, 401, 719, 737 f.

Eger, Die Haftpflicht der Eisenbahnen, in Böhm, Zeitschr. (1893), III S. 589 ff.

Eger, Handbuch d. preuß. Eisenbahnrechts, 1889 ff., I, II.

Endemann — Das deutsche Handelsrecht (3. Aufl.). 1876.

Endemann, Eisenbahnrecht — Das Recht der Eisenbahnen. 1886.

Endemann, Handb. — Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, herausgegeben von Endemann, 1881 ff., I—IV.

Epstein, Entscheidungen — Oberstrichterliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen. Wien 1879.

Exner bei Grünhut, Zeitschr. — Der Begriff der höheren Gewalt (vis major), in Grünhut, Zeitschr. X S. 497 ff.

Fick — Die schweizer. Rechtseinheitsbestrebungen insbes. auf d. Gebiete des Eisenbahnrechts, Beilagenheft zu Goldschmidt Z. XIX.

Fleck — Art. „Eisenbahntarife“ in v. Stengel, I S. 341 ff.

Francke in Zeitschr. f. Civilprozeß VIII — Die Entscheidungen ausländischer Gerichte über bürgerl. Rechtsstreitigkeiten, in Busch und Vierhaus, Zeitschr. f. deutschen Civilprozeß, VIII S. 1 ff.

Fuld, Das I.U., in Rassow, Zeitschr., XXXIV S. 306 ff.

Fusinato — L'esecuzione delle sentenze straniere. Roma 1884.

Gareis — Verträge zu Gunsten Dritter. 1873.

Gareis-Fuchsberger — Das allg. deutsche H.G.B. 1891.

Gasca — Il Codice ferroviario vol. III Diritto internazionale. Milano 1891.

Gerstner — Internat. Eisenbahnfrachtrecht. 1893.

Gerstner, I.U., Textausgabe. 1892.

Gerstner in E.V.Z. — (G . . . . . . r) Zum neuen internat. Eisenbahnfrachtrecht, in E.V.Z. 1891 No. 77, 81, 82, 90, 94, 100; 1892 No. 7, 21, 26, 40.

Gerstner, Rundgang — Ein Rundgang durch das I.U., aus Glaser's Annalen XXVII S. 227 ff.; E.V.Z. 1891 No. 2.

Gerstner, Zollverträge — Die mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge, in E.V.Z. 1892 No. 16.

Gerstner, Internat. Eisenbahnfrachtrecht, in Röll, Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens. IV S. 1652 ff. Wien 1892.

Gerth — Der Begriff der vis major im römischen und im Reichsrecht. 1890.

Goldschmidt, Handbuch — Handbuch des Handelsrechts. 1. Aufl. I. Bd. 2. Abt. 1868.

Goldschmidt, receptum — Das receptum nautarum, cauponum, in Goldschmidt Z. III S. 58 ff., 331 ff.

Goldschmidt, System — System des Handelsrechts. 4. Aufl. 1892.

Goldschmidt Z. — Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht.

Greber — Das Kontokorrentverhältnis. 1893.

Grünhut — Das Recht des Kommissionshandels. 1879.

Grünhut, Zeitschr. — Zeitschrift für d. Privat- und öff. Recht der Gegenwart.

Guillemain — Des transports successifs. Paris 1886.

Hänel I — Deutsches Staatsrecht. 1892. I.

H.G.B. — Deutsches Handelsgesetzbuch.

Handwörterbuch — Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausgegeben von Conrad, Elster, Lexis und E. Löning. 1890 ff.

Heck, Handwörterbuch III — Art. „Frachtgeschäft“ im Handwörterbuch III S. 639 ff.

Hovy — Quelques observations sur l'urgence d'un réglement int. au sujet des transports (Revue de dr. i. IX p. 380 ss.).

Jettel — Handbuch des internat. Privat- und Strafrechts mit Rücksicht auf die Gesetzgebung Oesterreich-Ungarns. 1893.

Journal du dr. int. pr. — Journal du droit international privé par Clunet. Paris.

I.U. — Internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. X. 1890.

Ital. Instr. — Instruktion für die Abfertigung der Güter von und nach Italien im Verkehr mit dem Ausland (Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 155 ff., Nachtrag hierzu 321 ff.).

Kaufmann — Die mitteleuropäischen Eisenbahnen u. das internat. öffentliche Recht. 1893.

Knittel — Die Nachnahme im Speditions- und Frachtgeschäft. 1886.

Koch II — Deutschlands Eisenbahnen 1858. II.

Koch, Transportrecht — Das deutsche Eisenbahn-Transportrecht 1866 (Sep.-Abd. aus Goldschmidt Z. VIII u. X).

Koppers — Zusammenstellung der in den einzelnen ausländ. Staaten geltenden Be-

stimmungen über die Verpflichtung des Klägers für die Sicherheitsleistung für die Prozeßkosten. . . . 1891.

Laband — Das Staatsrecht des Deutschen Reichs. 2. Aufl. II.

Laband bei Goldschmidt Z IX — Das kaufmännische Pfand- und Retentionsrecht, in Goldschmidt Z. IX S. 225 ff, 425 ff.

Laband, Kritik — Kritik von Eger, Einf., in Goldschmidt Z. XXII S. 590 ff.

Lacroix — Des fin de non-recevoir et prescriptions en matière de transports par terre, p. 178 ss. (thèse). Paris 1893.

Lamé Fleury — Code annoté des chemins de fer. 2. éd. Paris 1868.

Lammasch bei v. Holtzendorff III — Staatsverträge betreffend Rechtshilfe und Auslieferung, in v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts, 1887, III S. 345 ff.

Lanckman — Traité des transports par chemin de fer en Belgique. Bruxelles 1876.

Lanckman, l'oeuvre — L'oeuvre de la conférence de Berne. Bruxelles 1880.

Lanckman, Tarifs — Les tarifs internationaux des chemins de fer. Bruxelles 1878.

Levi, Contratto — Il contratto di trasporto. Bologna 1883.

Levi, Convenzione — La convenzione di Berna. Bologna 1884.

v. d. Leyen — Das Berner I.U., in Goldschmidt Z. XXXIX S. 1 ff.

v. d. Leyen bei v. Stengel — Art. „Eisenbahnbeiräte" in v. Stengel I S. 331 ff.

v. d. Leyen, Nordamerik. Eisenb. — Die nordamerikanischen Eisenbahnen. 1885.

v. d. Leyen, Verhandlungen — Die Verhandlungen über internat. Eisenbahnfrachtrecht, in Goldschmidt Z. XXV S, 240 ff.

v. d. Leyen, V.O. — Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. XI. 1892, in Goldschmidt Z. XLI S. 1 ff.

v. d. Leyen, Internat. Eisenbahnfrachtrecht, in v. Stengel, II. Ergänzungsband S. 117 ff.

Löning, E., Verwaltungsrecht — Lehrbuch d. deutschen Verwaltungsrechts. 1884.

Luxardo, Einige sachliche Bemerkungen über d. III. Berner Entwurf, im Centralblatt f. Eisenb. u. Dampfschiff. d. österr.-ungar. Monarchie, 1887 No. 112, 113.

Lyon Caen et Renault III — Traité de droit commercial, 2. éd. Paris 1891. III.

Lyon Caen, La convention du 14. X. 1890 sur le transport int. des marchandises (Journal du dr. int. pr. XX n. V ss., 1893.

Marchesini — Del contratto di trasporto per strada ferrata. Roma-Torino-Napoli 1888. I. II.

Meili, Geschichte und System — Geschichte und System d. internat. Privatrechts. 1882.

Meil, Internat. Eisenbahnverträge — Internat. Eisenbahnverträge und speziell der Berner Konvention 1887. (Sep.-Abdr. aus v. Holtzendorff, Handb. d. Völkerrechts, III S. 259 ff.)

Meili, Moderne Verkehrsanstalten — Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten. 1888.

Meili, Unionen — Die internat. Unionen über d. Recht d. Weltverkehrsanstalten. 1889.

Meili, Die neuen Aufgaben der modernen Jurisprudenz. 1892. S. 17 f.

Memoria riassuntiva delle tre principali amministrazioni delle strade ferrate italiane intorno al un progetto d'una convenzione internaz. Firenze 1880.

Menger — System des österr. Civilprozeßrechts. Wien 1876. I.

Meyer, G., — Lehrbuch d. deutschen Verwaltungsrechts. 1883. I.

Monzilli — Progetto di convenzione internaz. sui trasporti di merci per ferrovia. Memoria del Ministero di agricoltura, industria e commercio (Annali dell' industria e del commercio, Num. 32). Roma 1881.

Moynier — Les bureaux internat. des unions universelles. Paris 1892.

v. Neumann, Handwörterbuch III — Art. „Eisenbahntarifwesen" im Handwörterbuch III S. 200 ff.

Niederländisches B.R. — Allg. Betriebsreglement für die niederländ. Eisenbahnen v. 9. I. 1876.

Oest. Einf.-Erlaß — Einführungs-Erlaß des österr. Handelsministeriums v. 10. XII. 1892.

Oest. Enquete — Verhandlungen der Enquete über d. Transportwesen in Wien 1871. Wien 1871. I.

Olivier — Des chemins de fer en droit internat. (Thèse.) Paris 1885.

Picard IV — Traité des chemins de fer. Paris 1887. IV.

Poinsard — Des transports internat. par chemin de fer (Journal de dr. int. pr. XIX p. 33 ss. 1892).

Prot. I, II, III — Protokolle über die Verhandlungen der vom 13. V.—4. VI. 1878 (Prot. I), der vom 21. IX—10. X. 1881 (Prot. II) und der im Juli 1886 (Prot. III) in Bern stattgefundenen Konferenzen betr. die Vereinbarung eines internat. Eisenbahntransportrechts. Bern 1878, 1881, 1886.

Prot. z. H. G. B. — Protokolle der Nürnberger Konferenz z. Ausarbeitung eines allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs. 1857 ff.

Puchelt — Kommentar z. allg. deutschen H.G.B. 3. Aufl. 1885. II.

Rassow, Beiträge — Beiträge z. Erläuterung d. deutschen Rechts von Gruchot, herausgegeben von Rassow und Küntzel.

Regelsberger bei Endemann, Handb. II — Handelsgeschäfte (Allg. Grundsätze in Endemann, Handb. II S. 383 ff.).

R. Eis. Ges. Entw. — Entwurf des Reichs-Eisenbahn-Gesetzes. 1874.

R. G. — Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.

R. O. H. G. — Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts.

R.Tags-Verh. — Stenograph. Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstags. VIII. Legislaturper. I. Session 1890/91. Bd. IV.

Relazione dell' amministrazioni delle strade ferrate meridionali e romane al ministero . . . sul progetto di Berna. Firenze 1879.

Relazione dell' amministrazioni delle strade ferrate del Alta Italia al ministero . . . Milano 1880.

Revue de dr. i. — Revue de droit international et de legislation comparée par Asser, Rolin-Jaequemyns, Westlake, Arntz, Rivier.-Gand.

Richard — Die exceptio rei iudicatae aus e. ausländischen Urteile, in Böhm, Zeitschr. III S. 10 ff.

Riesser — Zur Revision des deutschen H.G.B. in Goldschmidt Z. Beilageheft zu XXXIII.

Rosenthal, Handwörterbuch V — Art. „Speditionsgeschäfte" in Handwörterbuch V S. 806 ff.

Ruckdeschel — Kommentar z. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns. 1880.

Russ. Eis.-G. — Allg. Gesetz für die russischen Eisenbahnen v. 12. VI. 1885, in Zeitschr. f. int Eisenb. I S. 277 ff., 329 und Archiv f. Eisenb. 1885 S. 643 ff.

Rutz — Die durch das Berner Uebereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr geschaffenen neuen Rechtsnormen, in Seufferts Blätter für Rechtsanwendung, 1893, S. 1 ff.

Sammlung d. Entsch. d. bayer. o. Ger. — Sammlung von Entscheidungen des obersten Gerichtshofs für Bayern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechts.

Sarrut — Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. Paris 1874.

Schmidt-Scharff — Das Warenpapier beim See- und Binnentransport. (Diss.) 1887.

Schott bei Endemann, Handb. III — Das Transportgeschäft, in Endemann Handb. III S. 284 ff.

Schwab — Das internat. Uebereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr im Vergleich mit dem deutschen Frachtrecht erläutert. 1891.

Schwab, Neuerungen — Die Neuerungen im Eisenbahnbetriebsreglement. 2. Aufl. 1892.

Schwab — Der Berner Entwurf in d. öster. Eisenbahnzeitung 1886 No. 51, 52.
Schwab — Das I.U., in d. österr. Eisenbahnzeitung 1890 No. 48.
Schweiz. Tr.G. (1875, 1893) — Schweizer Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen v. 20. III. 1875, in Goldschmidt Z. XXI S. 183 ff.; dasselbe vom 29. III. 1893, in Zeitschr. f. int. Eisenb. S. 215 ff.
De Seigneux — Commentaire du projet de convention redigé par la conférence internat. Paris 1882.
De Seigneux und Christ, Denkschrift — Denkschrift über d. Einführung eines, einheitlichen Rechts für d. internat. Eisenbahnfrachtverkehr, abgedruckt bei Eger, Einf., S. 9 ff.
De Seigneux s. Delboy.
Seiler — Illustriertes deutsches Eisenbahn-Güterverkehrs-Heft. Zittau 1893.
Seydel V — Bayerisches Staatsrecht. 1891. V.
Sirey — Les Codes annotés. 3. éd. Code civ. Paris 1885. II.
v. Stein (Lorenz) — Zur Eisenbahnrechts-Bildung. Wien. (Sep.-Abdr. aus Centralblatt f. Eisenb. und Dampfschiff. d. österr.-ungar. Monarchie.)
Steinbach — Die Grundsätze des heutigen Rechts über den Ersatz von Vermögensschaden. Wien 1888.
v. Stengel — Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, 1890 ff., I, II.
Strauß — Das Berner Uebereinkommen (Wiener Juristische Blätter, 1893 No. 6 ff.).
Tariffe — Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula (27. IV. 1885), abgedruckt in Vidari p. 329 ff.
Thaller — Du transport en droit intern. et d'un projet d'un convention diplomatique (Thaller, Annales de droit commercial. Paris 1887. I).
Thöl III — Das Handelsrecht. 3. Bd.: Das Transportgewerbe. 1880.
Transport-Vers.-Ges. — Das I.U. und die Transportversicherungsgesellschaften, abgedruckt aus: „Der National-Oekonom“. Wien 1893.
Ullmann — Das österr. Civilprozeßrecht. 2. Aufl. 1887.
Ulrich — Das Eisenbahntarifwesen. 1886.
Ulrich im Archiv f. Eisenb. 1885 — Ueber franz. Eisenbahntarifwesen, im Archiv f. Eisenb. 1885.
(Ulrich) Kritik — Kritik des zu Bern 1878 festgestellten Entwurfs eines internat. Eisenbahn-Frachtgesetzes seitens des internat. Transportversicherungs-Verbands. Berlin.
V.O. — Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, zugleich nahezu unverändert als Betriebsreglement für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns veröffentlicht (v. 1. I. 1893 an), in Zeitschrift f. internat. Eisenb, I S. 93, 328, 361, 129.
Ver. B. R. — Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. I. 1893 an, in Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 75, 254, 328.
Vidari — Il contratto di trasporto terrestre. Milano 1890.
Vogel — Das Dispositionsrecht beim Transport. (Diss.) Zürich 1889.
Wach I — Handbuch des deutschen Civilprozeßrechts. 1885. I.
Waruschon-Jarociewicz — Das Eisenbahn-Transport-Geschäft. 1874.
Wehrmann — Das Eisenbahnfrachtgeschäft. 1880.
Wendt — Lehrbuch der Pandekten. 1888.
Zeitschr. f. internat. Eisenb. I (1893), II (1894) — Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport, herausgegeben von dem Centralamte in Bern. I (1893), II (1894).
Zus.-Best. z. Ver. B. R. — Zusatzbestimmung des Ver.B.R. siehe Ver. B. R.

Einleitung.

§ 1.

Der bisherige Rechtszustand.

Die Ausdehnung des Eisenbahnschienennetzes bis in die entferntesten Gegenden unseres Erdteils, welches die die Völker trennenden Schranken niederriß, hat eine ungeheuere Umwälzung der socialen und wirtschaftlichen Verhältnisse, eine Umgestaltung des gesamten Kulturlebens Europas hervorgerufen.

Der ungeahnte Aufschwung des Personen- und Güterverkehrs hatte eine zahllose Menge von rechtlichen Beziehungen zwischen Angehörigen verschiedener Nationen erzeugt. Noch aber hatte der Weltverkehr nicht sein Weltverkehrsrecht gefunden, und die Verschiedenheit der Gesetzgebung in Bezug auf das Eisenbahnfrachtrecht hatte eine dem internationalen Handel höchst nachteilige Unsicherheit im Gefolge, indem hinsichtlich der in den einzelnen Ländern durchlaufenen Strecken ein sehr verschiedenes Recht [1]) zur Anwendung zu kommen hatte.

So konnten beispielsweise bei einem Transport von Dorpat nach Mailand Gesetze und Reglements von vier Staaten in Betracht kommen. Es konnten hier Reklamationen gegen eine Bahn erhoben werden, ohne daß diese in der Lage war ihrerseits Ersatz von der Vorbahn zu erlangen. Welche Fülle von Kontroversen erheben sich hier, ob der Absender oder Empfänger, ob er gegen die Annahme- oder Ablieferungsbahn zu klagen hat, über den Umfang des Rückgriffrechts u. s. w. [2]). Welche Menge von Verwicklungen [3]), für deren Lösung es bei der Kollision der Gesetze an einem klaren, allgemein anerkannten Rechtsprinzipe fehlte, war hier möglich. Große Kosten erwuchsen ferner dadurch, daß oft eine Mehr-

1) Vgl. v. Bar, Lehrbuch, S. 131.

2) Vgl. über die Uebelstände des früheren Rechtszustandes de Seigneux und Christ, Denkschrift (abgedruckt bei Eger, Einf. S. 11).

3) Vgl. die Beispiele bei Asser S. 7 ff.; vgl. auch Poinsard p. 41.

zahl von Bahnverwaltungen als Prozeßparteien beteiligt war [1]). Hier kamen in der That oft Zustände zur Erscheinung, von denen man mit Fug behaupten konnte, daß sie unserer Zeit und der Solidarität der Kulturvölker unwürdig seien [2]). Das Bedürfnis nach Abhülfe wurde allgemein empfunden, und das Verlangen nach einem einheitlichen internationalen Frachtrechte machte sich in den verschiedensten Kreisen der Interessenten vernehmlich geltend.

Um die ganze Bedeutung dieser lange vergeblich erstrebten Rechtseinheit, an deren Herstellung man nahezu zwei Dezennien zu arbeiten hatte, bis alle Schwierigkeiten überwunden waren, ihrer ganzen Bedeutung nach würdigen zu können, wollen wir einen kurzen Blick auf den früheren Rechtszustand werfen.

Zwei große Rechtssysteme beherrschten hauptsächlich das Frachtrecht der Bahnen [3]), das deutsche und das französische.

Das deutsche Recht. In Deutschland und Oesterreich-Ungarn ist es das H.G.B., welches in seinem 5. Titel (Art. 390—431) das Frachtgeschäft regelt, der 2. Abschnitt (Art. 422—431) handelt von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere [4]). Hierzu kommt das Betriebs-Reglement [5]) (B.R.) vom 11. Mai 1874 mit verschiedenen Nachträgen, welches nicht den Betrieb regelt, sondern die Transportbedingungen festsetzt (mit Ausnahme der Tarife [6])), die in Deutschland, soweit sie eine Abänderung zwingender Vorschriften des H.G.B. enthalten, weil einseitig vom Bundesrat erlassen, ungültig sind [7]).

Die Sätze dieses B.R. haben nicht die Bedeutung von Rechtsnormen, sondern nur die von Vertragssatzungen [8]). Sie bilden einen Bestandteil des zwischen der Bahn und dem Einzelnen abgeschlossenen Frachtvertrags [9]).

Dieses B.R., welches auch in Bayern eingeführt wurde, ist auch in Oesterreich-Ungarn und im ganzen Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen die Grundlage der rechtlichen Ordnung des Eisenbahnfrachtverkehrs.

---

1) Vgl. den von dem holländischen Advokaten Hovy (Revue de dr. i., IX p. 380 s.) veröffentlichten, diesen Mißstand grell beleuchtenden Rechtsfall.

2) Vgl. Hovy, p. 382.

3) Ueber die Hauptgrundsätze des Rechts der einzelnen Staaten geben Aufschluß de Seigneux und Christ, Denkschrift (Eger, Einf., S. 9 f.); vgl. jetzt auch Gerstner, S. 7 ff.

4) Nahezu übereinstimmend das ungar. H.G.B. Art. 393—433.

5) Ueber die juristische Bedeutung desselben vgl. Laband, Staatsrecht, II S. 125; G. Meyer, Verwaltungsrecht, I S. 498 f.

6) Vgl. Laband, a. a. O. S. 124; E. Löning, Verwaltungsrecht, S. 25.

7) Vgl. Thöl, III S. 90; Thöl, Handelsrechtliche Erörterungen; Goldschmidt, Z. XXVI S. 606 ff., XXVIII S. 441 ff.; Drilling, Nochmals die angeblichen Ungültigkeiten des B.R., Würzburg 1885 (Dissertation).

8) Laband, a. a. O. S. 126; R.O.H.G. XIX S. 184.

9) G. Meyer, Verwaltungsrecht, I S. 499.

Das französische Recht. Die allgemeinen für den Frachtvertrag aufgestellten Regeln des Code civil a. 1382 ss. und des Code de commerce a. 96—108 [1]) finden, obwohl vor Erfindung der Eisenbahnen abgefaßt (1807), entsprechende Anwendung auf den Frachtvertrag der Bahnen. Spezielle Bestimmungen für diesen enthalten sodann die den Konzessionsurkunden beigegebenen Cahiers des charges [2]), Ministerialverordnungen u. s. w. [3]) Gegenüber dieser mangelhaften gesetzlichen Grundlage hat die Praxis der französischen Gerichte das Eisenbahnrecht aufs erfolgreichste entwickelt, wie auch eine reiche Speziallitteratur hier die Ausbildung dieses Rechtszweiges nachhaltig gefördert hat [4]).

Einen vermittelnden Standpunkt zwischen dem deutschen und französischen Recht nimmt das schweizer. Transport-G. v. 20. III. 1875 [5]) ein, jetzt ersetzt durch das Tr.G. v. 29. III. 1893.

Belgien hatte mit dem französischen Code de commerce auch dessen Frachtrecht recipiert. Jetzt ist an die Stelle des von den Frachtverträgen handelnden Titel VIIb des belgischen Code de commerce unter Aufhebung von Art. 96—108 sowie des Kgl. Erlasses v. 24. XI. 1829 das Gesetz v. 25. VIII. 1891 [6]) getreten, welches das Eisenbahnrecht unter starker Anlehnung an das I.U. regelte.

In Italien, wo auch die Grundsätze des französischen Rechts das Frachtrecht beherrschten, hat schon der neue Codice di commercio von 1883, titulo XIII a. 388—416 sich vielfach von diesem Vorbilde emancipiert und Ideen des deutschen, schweizerischen und englischen Rechts [7]) für die Ordnung seines Frachtrechts aufgenommen. Die „Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle strade ferrate delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula vom 27. IV. 1885“ decken sich inhaltlich in einer Reihe von Artikeln mit Bestimmungen des I.U.

Ebenso hat auch das neue Eisenbahngesetz Rußlands vom 12. VI. 1885 [8]) bereits vielfach die Grundsätze des I.U. angenommen.

---

1) Code de commerce a. 105 u. 108 wurden durch Ges. v. 11. IV. 1888 agbeändert (abgedruckt im Archiv f. Eisenb., 1888 S. 415; Goldschmidt, Z. XXXVII S. 156).

2) Dieses ist, abgesehen von unbedeutenden Abweichungen, gleichförmig für alle Bahnen d'intérêt géneral, und ebenso ist für die Bahnen d'intérêt local ein anderer Typus gebräuchlich. Vgl. Lyon-Caen et Renault, III n. 720.

3) Diese Gesetze, décrets, ordonnances, arrêtés ministeriels sind aufgeführt bei Sarrut, p. 602 ss.

4) Ein Vergleich zwischen diesen beiden Hauptsystemen findet sich in de Seigneux u. Christ, Denkschrift (bei Eger, Einf., S. 11).

5) Außerdem gilt hier noch das Transportreglement der schweizer. Eisenbahnen v. 9. VI. 1876, dessen 1. Nachtrag vom 2. XII. 1892 das I.U. wörtlich aufgenommen hat. Vgl. Christ, I.U., S. 347. Ueber das neue schweiz. Tr.G. vgl. S. 7 Anm. 4.

6) Abgedruckt in deutscher Uebersetzung in E.V.Z., 1891 No. 92, und Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 136 ff.

7) Vgl. Levi, Contratto, p. 5.

8) Abgedruckt in deutscher Uebersetzung im Archiv f. Eisenb., 1885 S. 643 ff., und im Auszuge in Goldschmidt, Z. XXXIII S. 276 ff.

In den Niederlanden wird das Eisenbahnfrachtrecht beherrscht durch das H.G.B. (Wetboek van Koophandel) v. 1838, Tit. V Abschnitt 3 („Von Fuhrleuten"), und das mit dem deutschen B.R. übereinstimmende Eisenbahnreglement vom 9. I. 1876.

In Luxemburg[1]), wo der französ. Code de co. und Code civil formell gilt, wird das Eisenbahnfrachtrecht durch das Vereins-B.R. beherrscht[2]).

Mit der Ausdehnung des Verkehrs wuchs das Bedürfnis nach Ausdehnung des direkten Dienstes auch über die Grenzen eines Staates hinaus. Zunächst bildeten sich in Deutschland engere Verbände benachbarter Bahnen, welche neben einer Verständigung über Tarife Unterhaltung eines direkten Verkehrs mit gegenseitiger Wagenbenutzung bezweckten[3]). Aus solchen ging der 1847 begründete „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen"[4]) hervor, der 59 deutsche, 38 österreichisch-ungarische, 6 niederländische und luxemburgische, 3 belgische, 1 rumänische und 1 russische Eisenbahnverwaltung umfaßt[5]) und die rechtlichen Beziehungen der Bahnen zum Publikum und der Bahnen unter einander auf Grund freiwilliger Vereinbarungen gleichmäßig geregelt haben[6]). Diese Ordnung fand ihren Ausdruck in dem zum B.R. des „Vereins" erhobenen deutschen B.R., welchem nur einige Zusätze hinzugefügt worden waren.

War nun so durch das im Gebiete des „Vereins" geltende B.R. außer für Deutschland und Oesterreich-Ungarn noch für andere Gebiete

---

1) Vgl. Gerstner, S. 13 f.

2) Durch Uebereinkunft v. 11. VI. 1872 (§ 7) wegen Uebernahme der Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen durch die Kaiserl. Generaldirektion zu Straßburg wurde bestimmt, daß die B.Reglements und Tarife auf den Bahnen im Großherzogtum Luxemburg fortdauernd mit den jeweilig auf den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Geltung stehenden in Uebereinstimmung gehalten werden sollen. (Deutsches R.Ges.Blatt, 1872 S. 332 f.)

3) Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 93.

4) Vgl. über dessen Verfassung Koch, II S. 8 f., 448 ff.

5) Neben dem „Vereine" bildeten sich „Eisenbahnverbände", welche u. A. die Vereinbarung gemeinsamer Tarifgrundsätze bezweckten. Der norddeutsche Tarifverband erweiterte sich 1877 zu einem Tarifverbande aller deutschen Bahnverwaltungen, welchem das heute geltende Tarifschema von 1877 mit seinen späteren Aenderungen zu danken ist. Vgl. Hänel, I S. 642. Auch in anderen Staaten bildeten sich internationale Tarifverbände mit Bahnen benachbarter Staaten, welche eine direkte Expedition von Gütern von und nach allen Stationen der Verbandsbahnen unter Festsetzung gemeinsamer Tarife und Bedingungen für diesen direkten Verkehr vereinbarten. Ein Verzeichnis der seit 1. I. 1893 in Kraft getretenen internationalen Tarife und Tarifnachträge wird seitens des Berner Centralamtes in der Zeitschr. f. int. Eisenb. (vgl. I S. 202 ff., 234 ff. u. s. w.) veröffentlicht und fortwährend ergänzt werden.

6) Denkschrift des Vereins, S. 1. Schon das Reglement von 1849 hatte direkte Güterabfertigung im ganzen Vereinsgebiete angeordnet. Diese Bestimmungen „bilden den Ausgangspunkt einer von den Grenzen des Bahneigentums und der Staatsgebiete unabhängigen Gestaltung des Eisenbahngüterverkehrs und haben zu einer weitgehenden Einheitlichkeit in den Bau- und Betriebseinrichtungen geführt" (a. a. O. S. 2).

Mitteleuropas eine einheitliche Rechtsgrundlage geschaffen, so war doch das Bedürfnis nach einem einheitlichen Transportrechte nicht befriedigt, da die wichtigen Handelsverkehrsgebiete Frankreich, Italien, Schweiz und auch Rußland (mit geringer Ausnahme), Teile von Belgien sich dem „Vereine" nicht angeschlossen hatten.

Außer der Erweiterung des Geltungsgebietes des B.R. liegt aber noch ein anderer bedeutender Fortschritt in der Richtung vor, daß nun an die Stelle des wechselnden Mehrheitsbeschlüssen des „Vereins" preisgegebenen Inhalts des B.R. das I.U. als ein völkerrechtlicher Vertrag getreten ist, der in allen Vertragsstaaten Gesetzeskraft erlangt hat.

§ 2.

Entstehungsgeschichte des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr [1]).

Wenn auch die Idee eines Welthandelsrechts, die gelegentlich der Weltausstellungen immer wieder auftauchte, als ideale Schwärmerei betrachtet wurde, so war doch schon von verschiedenen Seiten die einheitliche Regelung einzelner Zweige des Handelsrechts, wie besonders des Transportrechts (neben dem Wechsel- und Seerecht), für ausführbar [2]) erklärt worden. Es handelte sich aber hierbei stets nur um programmatische Kundgebungen, deren Durchführung auch nicht einmal versucht worden war.

Zwei schweizerischen Advokaten, den Herren G. de Seigneux zu Genf (jetzt Präsident des Kassationshofs des Kantons Genf) und Dr. Christ in Basel, gebührt das unvergängliche Verdienst der erfolgreichen Anregung einer der großartigsten internationalen Gesetzgebungswerke.

Am 11. Juni 1874, während der Beratung des schweiz. Tr.G. (vom 11. März 1875), richteten sie eine Petition [3]) an die Bundesversammlung in Bern, in welcher sie baten, der Bundesrat möchte noch vor der Beratung dieses Gesetzentwurfs den Zusammentritt einer internationalen Konferenz zur Vereinbarung einer einheitlichen internationalen Eisen-

1) Eine ausführliche Darstellung dieser Entstehungsgeschichte giebt Eger, Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, in Laband u. Störk, Archiv für öffentliches Recht, III S. 368 ff, jetzt erweitert bei Eger, I.U., S. XV ff., und v. d. Leyen, in Goldschmidt, Z. XXXIX S. 2 ff., und bis zur 2. Konferenz, v. d. Leyen, Verhandlungen, in Goldschmidt, Z. XXV S. 240 ff.; Gerstner, S. 16 ff.

2) In diesem Sinne sprach sich eine von Napoleon III. berufene Staatsratskommission, das Institut für internationales Recht und belgische Minister bei der Vorbereitung der Antwerpener Weltausstellung aus. Vgl. Cohn, Gg., Vorträge, S. 83 ff.

3) Die Petition und die später von de Seigneux u. Christ ausgearbeitete Denkschrift sind abgedruckt bei Eger, Einf., S. 7 ff.

bahntransport-Gesetzgebung veranlassen. Eindringlich schilderten sie die aus der Verschiedenartigkeit der Gesetze und Reglements für alle Transportinteressenten bisher erwachsenen Uebelstände. Die Antragsteller wünschten, daß die internationale Vereinbarung nur Folgendes festsetzen sollte:

1) Den Gerichtsstand für Reklamation wegen Havarie und Verspätung.

2) Gewisse einheitliche Formalitäten für Konstatierung innerlicher wie äußerlicher Beschädigungen.

3) Die Annahme des allgemeinen Satzes, daß der letzte Frachtführer für den Fehler der vorangehenden Frachtführer haftet, unter Vorbehalt seines Rückgriffs auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren.

4) Die Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.

Der Bundesrat der Eidgenossenschaft veranlaßte nun auf Grund dieser Anregung die Regierungen zu Berlin, Paris, Rom und Wien zu einer Aeußerung über dieses Projekt und fand bei allen Geneigtheit, demselben näher zu treten.

Auf Wunsch der deutschen und österr.-ungar. Regierung ließ der schweizer Bundesrat einen Gesetzentwurf („Vorläufiger Entwurf für eine Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr") [1]) von 38 Artikeln nebst Motiven ausarbeiten [2]) und im Juni 1876 den Regierungen von Deutschland, Oesterreich, Frankreich, Italien, Belgien, der Niederlande, Luxemburg, Dänemark, Spanien, Portugal und Rußland zustellen mit der Anfrage, ob man ihn als geeignete Grundlage für die Beratung einer internationalen Konferenz erachte und ob man eine solche beschicken wolle [3]). Als im Frühjahr 1878 der schweizer Bundesrat an diese Regierungen Einladungen zu einer solchen Konferenz nach Bern hat ergehen lassen, nahmen diese alle Regierungen mit Ausnahme derjenigen Dänemarks, Spaniens und Portugals an.

Schon vor dem Zusammentritte der 1. Konferenz hatte sich die Kritik mit dem schweizer. Entwurfe beschäftigt. Vor allem hatte die bereits erwähnte Schrift Eger's, Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts, 1877 [4]), allgemeine Aufmerksamkeit erregt. Eger hatte sich nicht damit begnügt, an dem schweizer. Entwurfe Kritik zu üben, die man auch da, wo man ihr nicht zustimmen wird, doch für höchst beachtenswert wird halten müssen, sondern arbeitete einen selb-

---

1) Abgedruckt bei Eger, Einf., S. 21 ff., und Prot. I S. VII ff.

2) Dieser Entwurf mit Motiven wurde ausgearbeitet von Prof. Fick in Zürich. Vgl. Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 33.

3) Vgl. v. d. Leyen, Verhandlungen, S. 242.

4) Vgl. über diese auch ins Französische übersetzte Schrift Laband, Kritik, S. 590 ff.

ständigen Gegenentwurf in starker Anlehnung an das deutsche Recht aus, dem er eine eingehende, sehr verdienstvolle Begründung beigab.

Prinzipiell bekämpft Eger[1]) den Standpunkt des schweizer. Entwurfs, welche nur die internationalen Transporte einheitlich regeln will, daneben für interne Transporte das Landesrecht fortbestehen läßt. Daß dieser Dualismus, der zu den bisherigen Transportrechten ein neues internationales hinzufügt, als ein schwerer Uebelstand betrachtet werden müßte[2]), soll nicht in Abrede gestellt werden, aber auch hier ist das Bessere des Guten Feind. Es wäre einfach nicht möglich gewesen, eine Vereinbarung in diesem Sinne, welcher alle Staaten als einem Eingriffe in ihre Souveränität widerstrebten, durchzusetzen. Und wahrlich man hätte doch das große internationale Werk nicht hieran scheitern lassen sollen. Die innere Notwendigkeit drängte zu einer Beseitigung des Mißstandes und führte auf einem Umwege eine, wenn auch nicht vollständige Ausgleichung[3]) des internationalen und internen Eisenbahnfrachtrechts herbei[4]), indem Rußland (Russisches E.G. 1885), Italien (Tariffe 1885)[5]) und Belgien (Belg. Eis.G. 1891) ihr Landesrecht in vielfacher Beziehung schon früher mit den Prinzipien des Berner Uebereinkommens in Uebereinstimmung gebracht hatten, während Frankreich und die Schweiz[6]) bei Einführung des I.U. am 1. I. 1893 noch damit beschäftigt waren, diese Uebereinstimmung ihres internen Eisenbahnfrachtrechts mit dem I.U. herzustellen. So wird in Bälde ein einheitliches Recht die internen und internationalen Eisenbahnfrachtverträge in Mitteleuropa regeln, nachdem auch in der Schweiz das neue Transport-G. v. 29. III. 1893 in Kraft getreten ist und auch in den Niederlanden und Luxemburg das mit dem I.U. übereinstimmenden B.R. des „Vereins" gilt.

Deutschland und Oesterreich-Ungarn hatten inzwischen gleichfalls eine Revision des B.R. vorgenommen und auch für den innerstaatlichen

---

1) An und für sich war auch die von Eger geforderte Ausdehnung der einheitlichen Rechtsnormierung auf den Personen- und Gepäckverkehr berechtigt. War diese Ausdehnung auch jetzt unerreichbar, das Bedürfnis des Verkehrs wird im Laufe der Zeit sicher zu einer solchen Erweiterung des Vertragswerks hindrängen.

2) Eger, Einf., S. 48 ff. übertreibt aber die Nachteile dieses Dualismus. Vgl. auch Laband, Kritik, S. 593.

3) Eine Kollision des internen und internationalen Frachtrechts ist bei der scharfen Abgrenzung der beiderseitigen Anwendungsgebiete nicht zu befürchten. Vgl. Zeitschr. f. int. Eisen., I S. 146 ff.

4) Vgl. v. d. Leyen, S. 90 ff.

5) In Italien haben nun auch die Verwaltungen der Mittelmeerbahn und der Adriatischen Eisenbahn sich bereit erklärt, sämtliche den Frachttransport betreffende Bestimmungen des I.U. auch für den internen Verkehr anzunehmen (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 146).

6) Inzwischen hat auch die Schweiz ihr Transport-Ges. (selbst in der Reihenfolge der Art.) in zum größten Teile wörtliche Uebereinstimmung mit dem I U. gebracht und als Schweizer. Bundes-Ges. betr. den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen v. 29. III. 1893 veröffentlicht (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 215 ff.).

Güterverkehr zumeist die Bestimmungen des I.U. angenommen. Dieses fast wörtlich gleichlautende B.R. wurde in Oesterreich-Ungarn am 27. X. 1892 [1]) unter der alten Bezeichnung Betriebs-Reglement [2]) und im Deutschen Reiche als „Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. XI. 1892“ publiziert [3]).

Ebenso hatte der „Verein“ eine Revision seines B.R. in der Weise vorgenommen, daß er die Bestimmungen des alten B.R. über den Güterverkehr durch den seinem Wortlaute nach unverkürzt wiedergegebenen Inhalt des I.U. nebst Ausf.-Best. und Anlagen ersetzte (auch die Numerierung der Art. ist dieselbe wie im I.U.) und nur noch einige notwendige Vorschriften in der Form besonderer, äußerlich als solcher gekennzeichneter Zusatzbestimmungen hinzufügte [4]). Dieses neue „Vereins-Betriebs-Reglement“ (Ver.B.R.) ist ebenso wie die Verkehrs-Ordnung (V.O.) in Deutschland und Oesterreich-Ungarn gleichzeitig mit dem I.U. am 1. Januar 1893 in Kraft getreten.

Nachdem durch eine Schienenverbindung des orientalischen und mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes seit einigen Jahren der europäisch-orientalische Güterverkehr einen mächtigen Aufschwung genommen hatte, machte sich auch hier das Bedürfnis nach gemeinsamen Rechtsnormen geltend. Nach mehrjährigen Verhandlungen nahmen die Balkanbahnen — einige rumänische Bahnen gehörten schon dem „Vereine“ an — das (alte) Ver.B.R. mit einigen Modifikationen an, und es kam so das seit 1. Mai 1891 gültige „Betriebs-Reglement für den direkten Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei“ (Oest.-or. B.R.) zu Stande. Eine Revision, die wohl in wesentlichen Punkten zu einer Annahme der Grundsätze des I.U. führen wird, dürfte nicht ausbleiben, und es würde so, wenn ein Beitritt dieser Staaten zum I.U. nicht erreichbar ist, wenigstens eine wichtige gemeinsame, vertragsmäßige Rechtsgrundlage für den mitteleuropäisch-orientalischen Eisenbahnfrachtverkehr geschaffen.

Uebrigens gestattet Rumänien, wenn es auch dem I.U. nicht beigetreten ist, doch seinen Bahnen, im Verkehr mit den übrigen Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnen die Anerkennung des I.U. für die gemeinschaftlichen Transporte zu vereinbaren [5]).

---

1) Das österr.-ungar. Betriebs-Reglement ist noch in engere Uebereinstimmung mit dem I.U. als die deutsche V.O. gebracht, da auf Grund des Ges. v. 27. X. 1892 die Regierung zu einer Abänderung des H.G.B. auf dem Verordnungswege ermächtigt wurde (Wiener Zeitung, 1892 No. 255), während man in Deutschland solche Aenderungen einer künftigen Revision des H.G.B. vorbehalten hat.

2) Es wird wie die deutsche Verkehrs-Ordnung nur „V.O.“ citiert, Abweichungen von der deutschen V.O. jedoch besonders hervorgehoben werden.

3) Deutsches R.Gesetz-Blatt 1892 No. 41. Auch in Bayern durch die Kgl. Regierung eingeführt. (Vgl. Rutz, S. 21.)

4) Ueber Entstehung und Anordnung dieses Vereins-B.R. vgl. E.V.Z., 1892 S. 941 f.

5) Vgl. Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 209, 212. Neuerdings soll Belgien als

Der schweizer Entwurf [1]) war seitens der deutschen Regierung einer eingehenden Prüfung unterzogen worden, die zur Ausarbeitung eines Gegenentwurfs führte [2]), der [3]) nebst einer Denkschrift dem schweizer Bundesrat überreicht worden war und neben dem schweizer Entwurf als „Entwurf eines Vertrages über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr, aufgestellt von deutschen Kommissarien“ [4]), zur Grundlage der Verhandlungen der 1. Konferenz diente. Diesem Entwurfe, welcher die dauernden, wesentlichen, zumeist der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften bedürfenden Rechtssätze enthielt, war dann noch beigegeben ein „Entwurf von Ausführungs-Bestimmungen“, welcher die den wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassenden, reglementären Bestimmungen zusammenfaßte [5]). Diese dem schweizer Entwurfe fremde, sehr zweckmäßige Trennung wurde auch im I.U. beibehalten.

Der schweizer Entwurf, der sich an das schweiz. Tr.G. von 1875 anlehnte [6]), hatte nur einige Hauptpunkte des Eisenbahnfrachtrechts einer Regelung unterzogen und die Materie in keiner Weise erschöpfend normiert. Vielfach war auf das Recht des Absende- oder Bestimmungsortes verwiesen, wo das Bedürfnis nach einheitlichen materiellen Transportrechtsnormen gegeben war.

Demgegenüber war der deutsche Entwurf von dem Streben nach größerer Vollständigkeit erfüllt und schränkte die Verweisung auf das Landesrecht namentlich auf die das Wesen des Frachtvertrags nicht berührenden Punkte und solche ein, welche mit lokalen Einrichtungen oder Formen des Verfahrens oder tarifarischen Bestimmungen untrennbar zusammenhingen. Diese Beschränkung erschien geboten, da sonst der Inhalt des Vertrags zu sehr dem wechselnden Belieben der Vertragsstaaten ausgesetzt worden wäre [7]).

---

der hierbei meistinteressierte Festlandsstaat sich bemühen, auf dem Verbandswege mit den englischen Bahnen einen thatsächlichen Anschluß der englischen Bahnen an das I.U. herbeizuführen. Vgl. Christ, I.U., S. 342.

1) Das Reichsoberhandelsgericht hat über diesen ein Gutachten erstattet.

2) An dieser Vorberatung nahmen Teil Kommissaren des R.Eisenbahnamts, des R.Justizamts, des preuß. Ministeriums d. öffentl. Arbeiten und der bayer. Staatseisenbahnverwaltung (vgl. v. d. Leyen, S. 21).

3) Er war vertraulich mit österr.-ungar. Vertretern vorberaten worden (Rutz, S. 5).

4) Dieser, wir werden ihn kurzweg als den deutschen Entwurf bezeichnen, ist nebst der Denkschrift abgedruckt in Prot. I S. VII ff.

5) An den Entwurf der Ausf.-Best. reihten sich 3 Anlagen an (Entwurf eines Verzeichnisses nur bedingungsweise zugelassener Gegenstände, Frachtbriefformular, Erklärung über Aufgabe von nicht oder mangelhaft verpackten Gegenständen). Prot. I S. XXXV ff.

6) Ueber die Uebereinstimmung einzelner Artikel des Entwurfs und des Tr G. 1875 vgl. v. d. Leyen, S. 17 f.

7) Die Schwierigkeit der Aufstellung gemeinsamer Grundsätze sei, so wurde ausgeführt, auch nicht zu groß, da eine Vergleichung der hauptsächlichsten europäischen Gesetzgebungen zeige, „daß die obersten Grundsätze des Transportrechts in den meisten wesentlichen Punkten schon jetzt sehr ähnlich sind, was eine Vereinigung auf vollständig gleichförmige Normen hoffen läßt“ (Prot. I S. L).

Im Gegensatze zum schweizer Entwurf schloß sich der deutsche an das deutsche Frachtrecht an, welches nicht nur in Oesterreich-Ungarn galt, sondern auch als Reglement des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ schon jetzt das gemeinsame Frachtrecht eines großen Teiles Mitteleuropas bildete [1]). Eine langjährige Erfahrung empfahl diese Grundsätze gegenüber den neuen, noch nicht hinreichend erprobten Sätzen des schweizer Frachtrechts, zumal im voraus auf die Aufnahme solcher Grundsätze, deren Annahme in den Ländern des französ. Rechts

---

1) Schon darum entbehren die von einer übel angebrachten nationalen Empfindlichkeit getragenen Ausstellungen Thaller's jeglicher Begründung. Thaller selbst muß die Ueberlegenheit des deutschen Bahnfrachtrechts gegenüber dem französischen zugestehen. Der Code de commerce, vor Einführung der Eisenbahnen verfaßt, konnte doch selbstredend nicht die Berücksichtigung beanspruchen, welche dem den Eisenbahnfrachtvertrag ausdrücklich regelnden H.G.B. von 1861 und B.R. von 1874 zukam, zumal letzteres als Vereins-B.R. außer in Deutschland und Oesterreich-Ungarn auch in den Niederlanden, Luxemburg, Belgien und Rußland zur Anerkennung gelangt war. Das Alles giebt Thaller p. 33 zu. Er betont selbst, daß man in Frankreich par indolence versäumt habe, ein Eisenbahngesetz auszuarbeiten. Von einem Juristen dürfte man doch den Grad von Objektivität erwarten, daß er einsieht, daß es für Jeden, der in einen Rechtsstreit auf Grund eines Frachtvertrags verwickelt wird, gleichgültig ist, ob die der Entscheidung zu Grunde liegende Rechtsnorm französischen, deutschen oder russischen Ursprungs ist, sofern sie nur den Anforderungen der Gerechtigkeit und Zweckmäßigkeit entspricht. Nur die Bedürfnisse des internationalen Transportverkehrs mußten für die Gestaltung des internationalen Transportrechts ausschlaggebend ins Gewicht fallen. Andere Ansichten dürften dagegen gar nicht in Betracht kommen. (Vgl. auch die Bemerkungen Delboy's, Congrès à Paris, p. 143; Meili, Unionen, S. 34.) Ausdrücke wie die „on s'est presque exclusivement impregné des idées allemandes“, „toute rupture d'équilibre dans un acte international suscite la défiance envers ceux qui se sont fait la part du lion“ (p. 32) und ähnliche (z. B. p. 141) machen es jedem Unbefangenen schwer, seiner Versicherung Glauben zu schenken, daß er es bedauern würde, wenn seine Abhandlung inspiriert erscheine „par une animosité nationale contre le travail de Berne“. Thaller erklärt, sich sogar mit diesem Werk freuen zu wollen unter der Bedingung „de ne pas y voir un précédent qui entraînerait à bref délai dans l'orbite germanique toutes les parties du droit commercial“. Sollte Thaller sich wirklich am Schlusse seiner Abhandlung der gewichtigen Gründe, die mit Notwendigkeit auf eine Bevorzugung des deutschen Eisenbahnfrachtrechts hindrängten, nicht erinnert haben? Merkwürdig erscheint auch die Behauptung Thaller's p. 318, daß man in 12 Artikeln die Konflikte der verschiedenen Gesetze auf diesem Gebiete hätte lösen können, eine Behauptung, die Meili, Unionen, S. 33 f., gebührend kennzeichnet.

Mit wohlthuender Wärme verteidigt dagegen der Belgier Lanckman (l'oeuvre p. 37 s.) den Entwurf gegen Befürchtungen, die auf einen Ausschluß Frankreichs aus dem europäischen Concert hindeuteten (Congrès à Paris, p. 142), mit Nachdruck auf das Zugeständnis, welches der deutsche Entwurf sofort an Frankreich machte, durch Preisgabe des Prinzips der beschränkten Haftung hinweisend. Vgl. auch die objektive, die Sachlage richtig würdigende Darstellung von de Seigneux (Congrès à Paris, p. 154) und die auch von anderer schweizerischer (Meili, Internat. Eisenbahnverträge, S. 58) und italienischer (Monzilli, p. 16) Seite ausgesprochene Anerkennung, daß gerade den Zugeständnissen der deutschen Delegierten das günstige Ergebnis der Berner Konferenzen zum großen Teile zu danken ist. Objektiv würdigt zwar die durch die Entstehungszeit bedingten Vorzüge des deutschen Frachtrechts Poinsard (p. 48, 55), bedauert aber doch dessen restringierende Einwirkung auf das I U.

auf große Schwierigkeiten gestoßen wäre, deutscherseits verzichtet worden war [1]).

Der deutsche Entwurf schlägt sodann eine Reihe von Aenderungen der Bestimmungen des schweizer. Entwurfs vor und regt organische Einrichtungen für den Ausbau des internationalen Rechtes an, wie die Bildung eines internat. Gerichtshofs für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen und Einsetzung einer internat. Kommission zur Fortbildung des internat. Frachtrechts in einer den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Weise, sowie Vereinbarung über eine geeignete Art der Veröffentlichung der erlassenen und noch zu erlassenden Bestimmungen über internat. Frachtrecht.

Die deutschen Vorschläge fanden im Wesentlichen, wenn auch im Einzelnen starke Abänderungen beliebt wurden, den Beifall der 1. Konferenz und bildeten so die Hauptgrundlage des I.U.

Daß bei der internationalen Regelung [2]) eines so tief in das praktische Leben einschneidenden Rechtszweiges jeder Staat nicht gerne auf die praktisch bewährten einheimischen Rechtssätze verzichten würde, leuchtet ein. Nur durch Kompromisse, durch wechselseitige Konzessionen ließ sich der großartige Bau eines mitteleuropäischen Eisenbahnfrachtrechts unter Dach bringen. Die Verhandlungen auf dieser und den folgenden Konferenzen bieten das erfreuliche Bild der Mäßigung, des nur auf die Erreichung des Zieles gerichteten sachkundigen Eifers der Staatenvertreter, denen dieses internationale Denkmal gelang, unter dessen Schutz die Staaten Europas im friedlichen Wettkampfe ihren Handels- und Industrieverkehr mächtig entfalten werden [3]).

Am 13. Mai 1878 trat zu Bern diese von 9 Staaten [4]) beschickte

---

1) Prot. I S. L f.

2) Die Privatbahnen bestritten den Staaten das Recht, ihnen durch das I.U. die Uebernahme größerer Lasten (Erweiterung der Entschädigungspflicht) gegenüber den Konzessionsurkunden aufzubürden. Aber mit Unrecht, denn die Souveränität des Staates duldet keinerlei Einschränkung in Bezug auf seine Gesetzgebungsgewalt. Vgl. Strauß, S. 62.

3) Lanckman, l'oeuvre p. VI.

4) Delegierte Deutschlands waren die Geh. Regierungsräte Dr. Gerstner und Dr. von der Leyen vom Reichseisenbahnamt, Geh. Oberregierungsrat Dr. Meyer vom Reichsjustizamt und Fiscal Rutz von der Generaldirektion der bayerischen Verkehrsanstalten. Auf der 2. und 3. Konferenz Meyer, Gerstner und Rutz.

Die Vertreter der übrigen Staaten auf den 3 Konferenzen (die eingeklammerten Namen sind die derjenigen Vertreter, welche nur auf der 2. bezw. 3. Konferenz zugegen waren, die gesperrt gedruckten waren auf allen 3 Konferenzen anwesend) waren:

Oesterreich-Ungarn: v. Pollanetz. Steinbach, Kileny, Herich, Alexi (Lange v. Burgenkron; v. Pollanetz, Zehetner).

Belgien: Lejeune, Mongenast.

Frankreich: v. Savigny, Marbean (George, Baum, Durbach auf 2. und 3. Konferenz).

Italien: Villa, Gola, Paria (Valenziani, Lassi, Ottolenghi, Monzilli, Perucca, Gelmi, Pollini).

Luxemburg: Leibfried, Mersch.

internat. Konferenz unter dem Vorsitz des schweizer. Bundesrats Heer zusammen, und es gelang ihr, eine Einigung über das große internationale Werk zu erzielen [1]).

Das befriedigende Ergebnis der 1. internat. Konferenz von 1878 wurde in Gestalt von 3 Entwürfen (des Hauptvertrags, der Ausführungsbestimmungen und des Vertrags betreffend Einsetzung einer internat. Kommission) den beteiligten Regierungen zur weiteren Behandlung mitgeteilt. Diese ließen die Entwürfe einer Prüfung unterziehen [2]) und übermittelten ihre Abänderungsvorschläge der einzelnen Bestimmungen der schweizer Regierung. Da inzwischen auch seitens fachmännischer Organe, so namentlich seitens des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen [3]), der italienischen Bahnen [4]) und des internat. Transportversicherungsverbandes [5]), eine kritische Beurteilung der Entwürfe oder einzelner Teile derselben erfolgt war [6]), lag ein reiches Material für die Fortsetzung der Verhandlungen vor.

Eine 2. internat. Konferenz [7]) trat wieder auf Einladung des schweizer Bundesrats zu Bern am 21. September 1881 zusammen, welche unter Vorsitz des Bundesrats Bavier bis 10. Oktober tagte und den von der 1. Konferenz festgestellten Entwurf einer sehr sorgfältigen Revision unterzog, bei welcher die bisher gemachten Abänderungsvorschläge erwogen und teilweise eventuell berücksichtigt wurden. So wurde, wenn auch die 1878 gewonnenen Hauptgrundlagen unberührt blieben, eine Reihe von Aenderungen im Einzelnen vorgenommen, während doch nur 3 wesentliche Punkte eine neue Regelung erfuhren. Um die

---

Niederlande: Pynappel (Asser, van Riemsdyk auf 2. und 3. Konferenz).

Rußland: Perl, Laloff (Kolessow, Peters; Laskine, Peters).

Schweiz: Heer, Fick, de Seigneux, Christ (Bavier, Vischer; Welti, Farner, Fick, Vischer).

1) Ueber die wichtigsten Beschlüsse der 1. Konferenz verbreiten sich v. d. Leyen, S. 26 ff, Eger im Arch. f. öff. R., III S. 380 ff. Da, wo es zum besseren Verständnisse der Rechtssätze dienlich erscheint, soll auf die verschiedenen Stadien der Konferenzberatungen Rücksicht genommen werden. Deshalb kann von einer eingehenden Darstellung der Beschlüsse jeder der 3 Konferenzen an dieser Stelle abgesehen werden.

2) Vgl. v. d. Leyen, S. 34 f.

3) Denkschrift d. Vereins.

4) Memoria riassuntiva delle tre principali amministrazioni delle strade ferrate italiane intorno al progetto d'una convenzione internazionale, Firenze 1880.

5) (Ulrich) Kritik.

6) Auch internationale juristische und industrielle Vereinigungen hatten das Projekt und diese Entwürfe im ganzen mit Wohlwollen begrüßt. So das Institut de droit international (1877) (Revue d. dr. i., IX p. 319 s., 384 s.; XIII p. 631 s.; Bulmerincq, l. c. X p 83 ss.), die Association for the Reform and Codification of the law of nations (v. d. Leyen, Verhandlungen, S. 274), Congrès internat. pour le développement et l'amélioration des moyens de transport (Congrès à Paris, p. 134 ss.). Nach der 2. Konferenz: Congrès internat. d'Amsterdam (Carotti, Congrès).

7) Ueber diese vgl. Eger im Arch. f. öff. R., III S. 385 ff., v. d. Leyen, S. 33 ff.

Sekundärbahnen von der Herrschaft des I.U. auszuschließen, hat man dessen Geltung nur auf die Bahnen erstreckt, welche zu diesem Zwecke von jedem der Staaten als zur Ausführung internat. Transporte geeignet bezeichnet würden (Art. 1, 58). Erst die 3. Konferenz hat die Eintragung derselben in eine Liste gefordert [1]).

Ferner hat man die internationale Kommission in ein Centralamt umgewandelt, dessen Zuständigkeit nun auch eine Aenderung erfuhr.

Endlich wurde das Verfügungsrecht über das rollende Gut von dem Besitze eines Frachtbriefduplikates abhängig gemacht (Art. 15).

Das Gesamtergebnis lag wieder in 3 Entwürfen [2]) vor [3]). Diese wurden nebst den Protokollen den beteiligten Regierungen zugestellt, deren Antworten wohl im ganzen dem Zustandekommen des Vertrags günstig lauteten [4]). Die gemachten Abänderungsvorschläge ließen aber erneute Verhandlungen notwendig erscheinen. Fünf Jahre verstrichen, bis diese auf einer 3. Konferenz [5]) statthatten, welche unter dem Vorsitze des Bundesrats Welti vom 5.—17. Juli 1886 in Bern tagte. Die Aufgabe konnte rasch erledigt werden, da man die Diskussion auf diejenigen Artikel der Entwürfe von 1881 beschränkte, zu welchen Abänderungsanträge gestellt waren.

Ueber eine Reihe von Aenderungen der Entwürfe der 2. Konferenz kam eine Einigung zu Stande. Als die wichtigsten hebe ich die von Deutschland beantragten hervor, daß die Liste der Bahnen, auf welche das I.U. Anwendung finde, einen Bestandteil desselben zu bilden habe (Art. 1), damit jeder Staat schon beim Abschlusse des internat. Vertrags dessen Tragweite übersehen könne. Ebenso wurden die Voraussetzungen für die Aufnahme und Streichung von Bahnen in der Liste festgestellt [6]).

Nach Feststellung der Entwürfe wurde in einem von den Delegierten am 17. Juli 1886 unterzeichneten Schlußprotokolle [7]) an den schweizer. Bundesrat die Bitte gerichtet, die beteiligten Regierungen zu einer neuen Konferenz nach Bern einzuladen, „um die festgestellten Entwürfe, ohne irgend welche Aenderungen an denselben vorzunehmen, in ein definitives

---

1) Vgl. v. d. Leyen, S. 37 f.

2) Den Ausführungsbestimmungen sind 4 Anlagen beigegeben, wovon neu die Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände und das Formular für die Aufgabe nachträglicher Anweisungen.

3) Sehr günstig beurteilt das Ergebnis Carotti, Le congrès, p. 23 ss.

4) Vgl. Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 35 f.

5) Vgl. über diese Eger im Arch. f. öff. R., III S. 388 ff.; v. d. Leyen, S. 48 ff.

6) Dagegen konnte Deutschland mit seinem Antrag, das Verbot des Art. 11 (Verbot von Privatübereinkommen, wodurch einzelnen Versendern Preisermäßigungen gegenüber den Tarifen gewährt würden) auch auf den internen Verkehr auszudehnen, nicht durchdringen. Deutschland mußte sich schließlich mit einer bezüglichen Erklärung im Schlußprotokolle begnügen.

7) Die deutschen Delegierten unterzeichneten erst im November 1886.

Uebereinkommen umzugestalten". Mehr denn 4 Jahre verstrichen, bis diese Bitte in Erfüllung ging. Erst am 14. Oktober 1890 vollzogen die Delegierten der Vertragsstaaten — der Delegierte des Kaisers von Oesterreich zugleich in Vertretung des Fürstentums Liechtenstein, so daß auch dieses zu dem Vertragsgebiet gehört — die einzelnen Teile des I.U. Dieses zerfiel auf Grund der Beschlüsse der 3. Konferenz in folgende Stücke:

I. Entwurf eines I.U. über den Eisenbahnfrachtverkehr (60 Art.).
II. Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes.
III. Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr nebst 4 Anlagen:
   1) Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.
   2) Formular des Frachtbriefes und Frachtbriefsduplikates.
   3) Formular einer Erklärung des Absenders wegen fehlender oder mangelhafter Verpackung aufgegebener Güter.
   4) Formular für nachträgliche Anweisungen des Absenders.
IV. Schlußprotokoll [1]).

Alle diese einzelnen Teile werden, wie im Protokoll Z. IV ausdrücklich anerkannt ward, als ein einheitliches Vertragswerk, also die Teile II bis IV als integrierende Bestandteile des Hauptvertrags, des I.U. (I) betrachtet und haben dieselbe Kraft und Dauer wie dieses.

Durch diese Vollziehung war das erste Stadium des Abschlusses dieses völkerrechtlichen Vertrages beendigt. Zu seiner Perfektion bedurfte er noch der Ratifikation. Nachdem in den einzelnen Vertragsstaaten die verfassungsmäßig erforderliche Zustimmung [2]) der Volksvertretungen erholt worden war, fand der Austausch der Ratifikationsurkunden am 30. September 1892 zu Bern durch die in Bern beglaubigten diplomatischen Vertreter der Vertragsstaaten statt. Da nach Art. 60 des I.U. dessen Wirksamkeit drei Monate nach erfolgtem Austausche der Ratifikationsurkunden beginnt, so trat das I.U. am 1. Januar 1893 im ganzen Umfange der Vertragsstaaten in Kraft.

Zusatz. Auf Anregung des Centralamts trat am 5. Juni 1893 in Bern eine (fachmännische) Konferenz der Vertreter der Vertragsstaaten,

---

1) Das „Schlußprotokoll" von 1886 wurde nun in ein „Protokoll" verwandelt.

2) Nicht für alle Teile des Uebereinkommens ist diese Zustimmung notwendig. So hat der deutsche Reichskanzler in seinem Schreiben vom 13. II. 1891, durch das er das I.U. dem Reichstage übermittelte, Uebereinkommen nebst Eisenbahnliste, Reglement und Protokoll zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme, die Ausführungsbestimmungen nebst Anlagen zur Kenntnisnahme vorgelegt (Drucksachen des Reichstags No. 281, 8. Legislaturperiode, 1. Session 1890/91). Mit Recht hebt v. d. Leyen S. 56 hervor, daß man zweckmäßiger auch das Reglement der leichteren Abänderungsmöglichkeit wegen den Ausf.-Best. gleich behandelt hätte.

mit Ausnahme von Italien und Rußland[1]), zusammen behufs Abänderung der Ausf.-Best. § 1 und Anlage 1[2]).

Auf Grund der einmütig gefaßten Beschlüsse der Konferenz wird nun eine größere Anzahl von Kunstgegenständen und Kostbarkeiten neu zum internat. Transport zugelassen, ebenso Leichen. Dem Verzeichnisse der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände sind 20 neue Artikel hinzugefügt worden[3]).

Binnen 3 Monaten soll eine neue Konferenz in Bern die Entwürfe in eine definitive Vereinbarung[4]) umwandeln[5]). Dieser dürfte dann auch die gleiche Aufgabe bezüglich der von der am 17. Juni 1893 in Bern zusammengetretenen diplomatischen Konferenz wegen des Beitritts des Fürstentums Monaco zum I.U. gefaßten Beschlüsse zufallen[6]).

ERSTER ABSCHNITT.

Die Hauptgrundsätze des internationalen Uebereinkommens.

§ 3.

Das Geltungsgebiet des internationalen Uebereinkommens[7]).

Das Gebiet[8]), innerhalb dessen das Güterfrachtrecht der Eisenbahnen durch die Normen des I.U.[9]) beherrscht wird, wird gebildet von

1) Italien und Rußland, welche aus verschiedenen Gründen an der Teilnahme verhindert waren, hatten sich das Protokoll erbeten.

2) Ueber die Zusammensetzung dieser fachmännischen Konferenz, die unter Vorsitz des schweizer. Bundesrats Zemp tagte und an der für das Centralamt Direktor Droz und Vize-Direktor Farner teilnahmen, berichtet Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 250 f.

3) Vgl. E.V.Z. 1893 S. 450.

4) Die Aenderungen werden beim Abdruck des I.U. nebst Ausf.-Best. (Anhang I) berücksichtigt werden.

5) Zeitschr. f. int. Eisenb., S. 205, woselbst auch die Namen der einzelnen Vertreter mitgeteilt sind.

6) Diesem Weltvertrage über das internat. Eisenbahnprivatrecht war eine seit 1. April 1887) Deutsches R.Ges.-Blatt 1887 S. 111) in Kraft getretene internat. Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen vorangegangen. Dieser ursprünglich zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz abgeschlossenen Vereinbarung sind später noch beigetreten: die Niederlande, Rumänien, Belgien, Serbien, Griechenland.

An dieser besonders die Spurweite der Bahngeleise und die Bauart des Rollmaterials der Bahnen im Interesse eines ungehemmten Verkehrs einheitlich regelnden Vereinbarung schloß sich eine Vereinbarung über Zollverschluß der Güterwagen an. Ueber die völkerrechtliche Bedeutung dieser Vereinbarungen vgl. Meili, Int. Eisenbahnverträge S. 29 ff.

7) Art. 1 u. 58.

8) Die Länge der dem I.U. unterstellten Eisenbahnen betrug ungefähr Ende Mai 1893 152 136 Kilometer, etwa 66 % aller europäischen Eisenbahnen (vgl. Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 200).

9) Bei einfacher Artikelcitierung ist stets I.U. zu ergänzen.

den Staaten Belgien, Deutsches Reich, Frankreich [1]), Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn (mit Liechtenstein), Rußland und Schweiz.

Die Anwendung innerhalb dieses großen europäischen Konventionsgebietes erleidet eine zweifache Beschränkung. Sie findet nur statt in Bezug auf die internationalen, nicht in Bezug auf die internen Gütertransporte und zwar nur auf solche, welche auf bestimmten (in einer Liste verzeichneten) Eisenbahnstrecken befördert werden (Vertragsbahnen). Hauptbedingung ist aber, daß die Beförderung erfolge auf Grund eines durchgehenden (direkten) Frachtbriefs.

Diese für die Tragweite des internationalen Vertragswerkes grundlegenden Prinzipien spricht aus Art. 1 des I.U. mit den Worten: „Das gegenwärtige I.U. findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.“

I. Die internationale Gütersendung.

Nachdem man das Prinzip angenommen hatte, die internen Transporte, die innerhalb eines Staatsgebietes beförderten Gütersendungen der Herrschaft des I.U. nicht zu unterwerfen, mußte man den Begriff des internationalen Transports, welcher allein den Bestimmungen des I.U. unterstellt ist, scharf umgrenzen. Dies thut Art. 1 in der Weise, daß er nur die aus einem Vertragsstaate in einen anderen [2]) auf einer Vertragsbahn auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs beförderte Gütersendung als internat. Transport auffaßte.

Zur Entstehung eines solchen rechtlich internat. Transports bedarf es also folgender Voraussetzungen:

1) Beförderung auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs;
2) Gütersendung aus einem Vertragsstaate in einen anderen Vertragsstaat;
3) Beförderung auf Vertragsbahnen.

Der faktisch internat. Transport ist daher nicht immer ein solcher

---

1) Die Regierung des Fürstentums Monaco hat die Aufnahme des in ihrem Gebiete liegenden Teilstückes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in die Liste der Vertragsbahnen beim Centralamt verlangt. Auf dessen Antrag wurde die oben erwähnte diplomatische Konferenz nach Bern einberufen. Das Ergebnis steht noch aus (siehe Zusätze und Aenderungen am Ende des Buches).

2) Oesterreich-Ungarn ist hier als Ein Staat zu betrachten, so daß Sendungen aus Oesterreich nach Ungarn und umgekehrt als interne Transporte zu betrachten und nicht dem I.U. unterworfen sind (vgl. Schwab, S. 16 f.).

im Rechtssinne, d. h. hier im Sinne des I.U.[1]), beide Begriffe decken sich durchaus nicht.

ad 1. Der rechtlich internat. Transport unterscheidet sich von dem internen und von dem faktisch internat. auch in formeller Beziehung, indem ersterer an die Form des durchgehenden Frachtbriefs gebunden ist, d. h. eines die Sendung die ganze Transportstrecke hindurch von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation begleitenden Frachtbriefs. Diese sofort erkennbare äußere Form sollte die Eingehung eines internat. Transports zweifellos[2]) konstatieren. Ein Transport, welcher die Grenzen mehrerer (Vertrags-)Staaten überschreitet, aber innerhalb eines jeden Staates unter Zuhilfenahme von Vermittelungsadressen von Grenze zu Grenze weiter befördert wird[3]), zerfällt in eine Reihe von internen Transporten. Dem Absender ist es nämlich freigestellt, auch solche Sendungen, welche aus einem Vertragsstaate in einen anderen befördert werden, der Herrschaft des I.U. zu entziehen. Er stellt dann keinen durchgehenden Frachtbrief aus, sondern läßt die Sendung im gebrochenen Verkehre befördern und hat dieselbe mit einem bis zur Grenze des Staates reichenden Frachtbriefe zu versehen. An dieser wird durch den Adressaten, einer Mittelsperson (z. B. Spediteur), ein neuer, bis zur Grenze des nächsten Staates gültiger Frachtbrief ausgestellt u. s. f. In diesem Falle kommt dann das interne Recht eines jeden Staates zur Anwendung[4]). Solche Transporte gehören nicht zur Kategorie der internat. Transporte.

ad 2. Eine zweite Voraussetzung für die Anwendung des I.U. ist die Beförderung „aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates" (Art. 1). Aufgabe- und Bestimmungsstation und die ganze Eisenbahntransportstrecke[5]) muß im Gebiete von Vertragsstaaten liegen, wenn der Transport

---

1) Nur in diesem Sinne wird hier, wenn nichts anderes bemerkt wird, der Ausdruck „internat. Transport" gebraucht.

2) Vgl. Denkschrift z. deutschen Entw. (Prot. I S. XLIX).

3) Nach Nachtrag I v. 1. I. 1893 zum schweizer. Transportreglement wird eine internat. Sendung nur dann ohne internat. Frachtbrief angenommen, wenn ihr vom Versender ein an eine Mittelsperson auf der schweizer. Grenzstation lautender interner Frachtbrief beigegeben wird (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 89).

4) Prot. II S. 74.

5) Der internat. Transport vollzieht sich nur auf Eisenbahnen. Der Antrag Lejeune-Belgien, auch bei dazwischentretendem Seetransport das I.U. in Anwendung zu bringen, fand keine Billigung, ebensowenig die Anregung der oberitalienischen Bahnen, auch bei Berührung von Binnenseen und Flüssen den Transport der Herrschaft des I.U. zu unterwerfen (Prot. I S. 6; Gasca, III p. 23).

Ital. Instr. § 3 erklärt noch ausdrücklich, daß das I.U. auf den Transit zur See zwischen Reggio in Calabrien und Messina und auf den Transitverkehr auf dem Comersee keine Anwendung findet.

Nach einer dem Centralamt übermittelten Erklärung der Direktion der schweizer. Nordostbahn haben die vereinigten Dampfschiffverwaltungen für den Bodensee und Rhein

dem I.U. unterstehen soll. Es würde daher nicht als ein internat. Transport zu erachten sein z. B. eine Sendung aus Deutschland nach Dänemark oder aus Italien nach England [1]). Für solche dem I.U. nicht unterstellten internat. Transporte fehlt es nach wie vor an einem gemeinsamen gesetzlichen Rechtsboden. Da, wo nicht spezielle Verträge (Verbandsreglements, -tarife) vereinbart sind, wird jede Sendung beherrscht von dem Rechte der Aufgabestation, des Ortes, an welchem der Frachtvertrag geschlossen wurde [2]). Es bleibt somit der jetzige Rechtszustand mit den aus ihm hervorgehenden Unzuträglichkeiten weiterhin bestehen, indem bei Transporten, an welchen verschiedene Bahnen beteiligt sind, für die verschiedenen Strecken ein verschiedenes Recht gelten kann [3]).

Will der Absender einer das Gebiet von zwei oder mehr Vertragsstaaten durchlaufenden Sendung, deren Aufgabe- oder Bestimmungsstation aber außerhalb des Vertragsgebietes liegt, diese der Herrschaft des I.U. unterwerfen (z. B. bei einem Transport von Brüssel über Deutschland, Oesterreich-Ungarn nach Belgrad, so ist dies nur für die im Vertragsgebiet belegene Strecke möglich [4]), da sie nur innerhalb desselben mit einem internat. Frachtbriefe (nach Art. 6) befördert werden kann [5]). Der Absender muß dafür sorgen, daß beim Eintritt oder Austritt aus dem Vertragsgebiet die Sendung mit einem neuen Frachtbriefe [6]) versehen wird [7]). Wenn es sich um eine internat. Sendung handelt, deren

---

beschlossen, diejenigen Bodenseerouten, welche Bestandteile internat. Eisenbahnrouten bilden und der Vermittelung des durchgehenden Verkehrs dienen, hinsichtlich des letzteren dem I.U. zu unterstellen. — Diese Unterstellung ist aber, wie das Centralamt (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 232) zutreffend ausführt, nicht vom Belieben dieser Verwaltungen abhängig, da die Trajektanstalten solchen Eisenbahnverwaltungen zugehören, auf welche das I.U. Anwendung findet. Die Auffassung, daß die Bodenseerouten nicht an und für sich dem I.U. unterstellt wären, ist aber nicht zutreffend, denn der deutsche Entwurf Art. 1a, der zur Annahme gelangte, hat in Abänderung des schweizer. Entwurfs von dem Erfordernisse des Zusammenhanges der betreffenden Bahnen durch ununterbrochene Schienenverbindung abgesehen, um nicht Bahnen mit abweichender Spurweite und Beförderung mittelst Trajektanstalten auszuschließen (Deutsche Denkschrift, Prot. I S. LI).

1) Daß eine solche dem I.U. nicht unterstellt ist, erscheint so selbstverständlich, daß man nicht begreifen kann, wie dieser Punkt zum Gegenstand einer Anfrage beim Centralamt gemacht werden konnte (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 87).

2) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 142.

3) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 144 f.

4) Vgl. jetzt auch den Aufsatz: „Das I.U. mit Bezug auf den Güterverkehr mit den Nichtvertrags-Staaten" (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 208 ff.).

5) Vgl. Denkschrift z. deutschen Entwurf (Prot. I S. LI).

6) Nur bei Transporten aus einem Vertragsstaate nach Rumänien kann das Gut mit dem internat. Frachtbrief die ganze Transportstrecke durchlaufen. Vgl. § 2 S. 8.

7) Vorderhand, bis sich die für den internat. Transport noch wichtigen Staaten dem I.U. angeschlossen haben werden, muß auf dem Wege der Vereinbarung dahin gewirkt werden, daß die Bahnen der Gesamttransportstrecke, welche nicht Vertragsstaaten angehören, sich den Bestimmungen des I.U., welche nicht mit ihrem Landesrechte in Widerspruch stehen, etwa durch ihre Tarifbedingungen freiwillig unterwerfen und auch für ihre Strecke

Versandt- oder Bestimmungsstation an einer dem I.U. nicht unterstellten Nebenbahn liegt, so ist die Station, an welcher die Sendung in den internat. Transport übergeht bezw. auf die Nebenbahn übergeben wird, als Versandt- bezw. Bestimmungsstation für den internat. Transport zu betrachten. Von dieser aus ist die Sendung vom oder bis zum Domizil des Absenders oder Empfängers gemäß Art. 19 zu behandeln [1]).

Transporte von einem Vertragsstaat in einen anderen [2]), welche das Gebiet eines Nichtvertragsstaates im Transitverkehr berühren [3]), fallen auch nicht unter das I.U., da Art. 1 sich nur auf den unmittelbaren Verkehr zwischen Vertragsstaaten bezieht [2]) und schon das Erfordernis der Vertragsbahn, welches Art. 1 aufstellt, höchstens dann vorhanden wäre, wenn der Vertragsstaat im fremden Staatsgebiet eine Bahn in Verwaltung und Betrieb hätte.

Angeregt durch einen Antrag Deutschlands [4]), wurde in das Schlußprotokoll folgende, mit dem Charakter einer authentischen Interpretation bekleidete (Prot. III S. 24) Erklärung, welche Sendungen, die das Ausland nur auf einer von derselben Verwaltung betriebenen Transitstrecke berühren, der Herrschaft des I.U. entzieht, aufgenommen:

„I. In Betreff des Art. 1 besteht darüber allseitiges Einverständnis, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internat. Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitieren.“

Diese Erklärung ist überflüssig, da, wie oben ausgeführt wurde, nach Art. 1 nur dann ein internat. Transport vorliegt, wenn Anfangs- und Endstationen zwei verschiedenen Vertragsstaaten, nicht aber, wenn sie nur einem angehören. Der Staatszugehörigkeit der Bahnverwaltung ist im I.U. keine Bedeutung beigemessen worden. Das ist ein ganz neues Moment.

---

die Weiterbeförderung mit dem einen internat. Frachtbrief, ohne Umexpedierung ermöglichen, wie das Rumänien gethan (Gerstner, E.V.Z. 1891 S. 741; vgl. auch den S. 18 Anm. 4 angeführten Aufsatz).

1) So entschieden auf Anfrage eines Staates vom Centralamt (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 87). — Der internat. Frachtbrief darf, falls keine entgegengesetzte landesrechtliche Vorschrift besteht, den Begleitpapieren auf der dem I.U. nicht unterstellten Strecke beigegeben werden.

2) Der französ. Text des Art. 1 besagt „du territoire de l'un des Etats contractans à destination du territoire d'un autre Etat contractant“.

3) Solche Transporte werden nach der geographischen Lage der Vertragsstaaten sehr selten sein, können immerhin vorkommen, z. B. von Rußland über den Balkan nach Oesterreich-Ungarn (vgl. Schwab, S. 19).

4) Der Antrag Deutschlands ging weiter, er wollte den Charakter des internat. Transports ausschließen in den Fällen, wo ein Transport das Ausland nur dadurch berühre, daß der Betrieb der Transportbahn im Auslande münde. In dieser Ausdehnung, welche das Geltungsgebiet des I.U. wesentlich eingeschränkt hätte, fand der Antrag keine Billigung (Prot. III S. 21).

Ferner hat man sich im Schlußprotokoll noch unter Z. I über folgende Ausnahme von der Regel des Art. 1 verständigt:

„Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhof und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhof oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates."

Aus praktischen Rücksichten hat man hier einen faktisch internat. Transport nicht der Herrschaft des I.U. unterworfen, um nicht allzu tief in den bisherigen Zustand einzugreifen. Man wollte so trotz kleiner Grenzüberschreitung den gebrochenen Verkehr von Grenze zu Grenze ermöglichen, da dieser je nach den Bestimmungen der Tarife unter Umständen für das Publikum vorteilhafter sein könnte als der erwähnte [1]). Da die Zollstation gewöhnlich jenseits der geographischen Grenze liegt, so handelt es sich um kleine Bahnstrecken bis zur Zollstation (z. B. bei Sendungen aus Frankreich bis zur Zollstation Deutsch-Avricourt), und es werden dann bis zur Grenzstation die Tarife und Reglements für den internen Verkehr angewendet [2]). In Rücksicht auf einen in der Schweiz [3]) vorkommenden Fall hat man den Sendungen nach dem Grenzbahnhofe, wo die Zollbehandlung stattfindet, gleichgestellt Sendungen nach einer zwischen der Grenze und dem Zollbahnhof gelegenen Station.

Die Anwendung des I.U. auf diese Fälle wurde aber nicht absolut ausgeschlossen, sondern dem Absender ein Wahlrecht gegeben, ob er einen derartigen Transport als internen oder internationalen behandelt wissen wolle. Wird das Letztere, die Geltung des I.U. nicht ausdrücklich verlangt, so wird der Transport nach internem Rechte beurteilt.

II. Die Vertragsbahnen.

ad 3. Eine dritte Voraussetzung der Anwendung des I.U. bildet die Beförderung auf einer Vertragsbahn, auf bestimmten Bahnstrecken der Vertragsstaaten. Man dachte anfänglich [4]) daran, das I.U. nicht zu

---

1) Gerstner, E.V.Z. 1892 S. 273, der darauf hinweist, daß dadurch der Zollverwaltung, von deren Entscheidung es im wesentlichen abhänge, auf welchem Grenzbahnhofe die Zollabfertigung stattzufinden habe, ein weitgehender Einfluß auf die Anwendbarkeit des I.U. gewährt werde.

2) Prot. III S. 21 f. (Kommissionsbericht).

3) Antrag des schweizer Vertreters (Prot. III S. 23).

4) Ueber die Behandlung dieser Frage vgl. Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 43.

beziehen auf Lokalbahnen und Bahnen von untergeordneter Bedeutung. Diese grundsätzliche Ausschließung wurde deutscherseits 1881 bekämpft mit der Begründung, daß auch manche Sekundärbahnen dem großen Verkehre dienten. Auf der 2. Konferenz wurde es jedem Staate überlassen, die zur Ausführung internat. Transporte geeigneten Eisenbahnstrecken für sein Gebiet zu bezeichnen. Diese Fassung wurde deutscherseits als zu elastisch verworfen [1]), und erst auf der 3. Konferenz gelang auf Grund eines deutschen Antrags die befriedigende Lösung — „auf denjenigen Eisenbahnstrecken —, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der im Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind“ (Art. 1).

Die Vertragsstaaten haben in diese Liste [2]) mit wenigen Ausnahmen alle auf ihrem Gebiete belegenen [3]), für den allgemeinen Verkehr irgend in Betracht kommenden Bahnen [4]) aufgenommen. Die Schweiz hat zur Erleichterung der Uebersicht eine Eisenbahnkarte angefertigt, in welcher die dem I.U. unterworfenen Bahnen mit grüner, die von ihm ausgeschlossenen mit roter Farbe angelegt sind.

Diese Liste der Bahnen (nicht aber die Karte) war zu einem wesentlichen Bestandteile des I.U. geworden, was sie nach dem Entwurfe von 1881 noch nicht war [5]). Jetzt mußte jeder Staat vor Abschluß des I.U. diese Liste kennen, deren Inhalt die Ausnahme oder Verwerfung desselben beeinflussen konnte [6]). Diese Liste ist aber keine unveränderliche, kann es auch nicht sein, da eine ständige Veränderung der Bahnlinien, insbesondere der Bau neuer [7]) im Interesse des Verkehrs baldige Berücksichtigung erheischt. Die Hinzufügung oder Streichung von Bahnen in den Listen ist Sache eines jeden Vertragsstaates für die auf seinem Gebiete befindlichen Bahnlinien, die auch gegen ihren Willen aufgenommen und gestrichen werden können [8]). Ueber die bei Ver-

---

1) Prot. II S. 7, 74, 140. Gerstner-Deutschland erklärte diese Fassung für eine viel zu schwankende und elastische Grundlage des I.U., würde aber zustimmen, wenn man es jedem Staate überlassen würde, Bahnen von rein lokaler Bedeutung, insbesondere solche mit schmaler Spurweite, als an der Konvention nicht teilnehmend zu bezeichnen.

2) Diese Liste ist stets mit dem I.U. abgedruckt, z. B. R.Ges.-Blatt 1892 S. 835 ff.; Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 17 ff. Die Aenderungen dieser Liste werden stets in dieser Zeitschrift und im R.Ges.-Blatt veröffentlicht.

3) Im Anhang sind nach den Anmerkungen zu dieser Veröffentlichung die in die Liste nicht aufgenommenen Bahnen abgedruckt nach der Zusammenstellung in E.V.Z. 1890 No. 101.

4) Vgl. v. d. Leyen (Goldschmidt, Z. XXXIX) S. 85.

5) Nach diesem (Art. 60 A. 3) war jeder Staat verpflichtet, spätestens zugleich mit der Ratifikation des I.U. das Verzeichnis der betreffenden Bahnstrecken mitzuteilen.

6) Prot. II S. 20.

7) Vgl. v. d. Leyen, S. 58, S. 21 Anm. 3.

8) Strauß, S. 62, betont zu sehr das Moment der Pflichten und Lasten, welche durch Aufnahme unter die Vertragsbahnen diesen erwachsen, während doch auch große Vorteile für sie durch Beteiligung am internat. Transportverkehre entstehen.

änderung der Liste zu beobachtenden Modalitäten und deren Wirkungen giebt Art. 58 Maß. Jeder Vertragsstaat [1]) hat dem Centralamt die Hinzufügung oder Streichung einer Bahn in der Liste zu melden, welches diese in einem Schreiben zur Kenntnis der anderen Vertragsstaaten, die Streichung aber zur Kenntnis der übrigen Vertragsbahnverwaltungen (Art. 58 A. 4) bringt. Erst einen Monat nach dem Datum dieses Schreibens erfolgt der wirkliche Eintritt einer bisher ausgeschlossenen oder neu erbauten Bahn [2]) in den internat. Transportdienst, also erst von diesem Zeitpunkte an können internat. Transporte im Sinne des I.U. auf dieser Bahn befördert werden [3]). Die Streichung einer Bahn erfolgt durch das Centralamt auf Grund einer Anzeige des Vertragsstaates. „Die Streichung einer Eisenbahn", sagt Art. 58 A. 3, „wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntnis gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder infolge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden." Während es für die Aufnahme einer Bahn in die Liste keiner Angabe von Gründen bedarf, ist die Streichung an die Mitteilung von der Feststellung des Vorhandenseins einer der angegebenen Gründe gebunden.

Das Centralamt ist auf die formelle Beurkundung der Veränderung und deren Mitteilung an die anderen Vertragsstaaten beschränkt, ohne daß ihm eine Prüfung der der Veränderung zu Grunde liegenden Verhältnisse zustände, wie es auch nicht die Erbringung von Beweisen für die für die Streichung geltend gemachten Gründe verlangen könnte. Ebensowenig ist es aber befugt, von Amts wegen ohne Antrag oder Zustimmung eines Vertragsstaates irgend eine Aenderung der Liste vorzunehmen.

---

1) Seitens des Deutschen Reiches erfolgt die Benachrichtigung des Centralamts durch das Reichseisenbahnamt, welchem die Regierungen der einzelnen deutschen Staaten die bezüglich der in ihren Gebieten gelegenen Bahnen notwendigen Aenderungen oder Ergänzungen der Liste anzeigen.

2) Wenn eine Strecke einer bereits in die Liste aufgenommenen Bahn neu gebaut wird, so gehört sie mit ihrer Eröffnung zu den Vertragsbahnen, z. B. eine neue Strecke der Kgl. preußischen oder Kgl. bayer. Staatsbahnen. Da diese schon in der Liste stehen, bedarf es keiner Anmeldung.

3) Aenderungen des Eigentums oder Betriebs von bereits in der Liste stehenden Bahnen sind dem Centralamt mitzuteilen und von diesem zu veröffentlichen (z. B. der Uebergang des Betriebs der Strecke der niederländischen Rheineisenbahngesellschaft an die niederländischen Staatseisenbahnen, in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 51). Da die Bahn aber nicht neu in den internat. Transportdienst eintritt, sondern demselben, wenn auch unter anderem Namen, schon angehörte, findet auch die Bestimmung, daß dieser Eintritt erst nach einem Monat vom Datum des Schreibens des Centralamtes stattfindet, hier keine Anwendung.

Nur in einem Falle ist das Amt zur Anregung einer Streichung bei der Regierung des betreffenden Vertragsstaates, dem aber auch hier die Entscheidung zusteht, berufen. Nach Art. III des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes hat dessen Leiter, wenn eine Bahn einer zweimaligen Aufforderung des Amtes zur Zahlung einer aus einem internat. Transporte herrührenden Forderung binnen 10 Tagen nach der zweiten Aufforderung nicht entspricht, „von Amts wegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivierte Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgeteilten Verzeichnisse zu belassen sei“ (Art. III A. 6). In der Nichtbeantwortung dieser Mitteilung innerhalb einer 6-wöchentlichen Frist wird ebenso wie in der Erklärung des Staates, daß er ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung die Bahn nicht aus der Liste zu streichen beabsichtige, die Uebernahme einer Garantie [1]) des Staates erblickt für die Zahlungsfähigkeit der Bahn bezüglich der aus internat. Transporten herrührenden Forderungen (Art. III A. 7).

Das Prinzip, daß die Aufnahme einer Bahn in den internat. Frachtverkehr nur auf der Entscheidung des Staates beruhe [2]), daß weder den übrigen Staaten, noch dem Centralamt eine materielle Einwirkung auf die Aufnahme oder Streichung einer Bahn, auch keinerlei Kontrollrecht zustände, war in einer von Deutschland vorgeschlagenen Fassung von Art. 58 noch schärfer zum Ausdruck gebracht als in der angenommenen.

Während über die Neuaufnahme einer Bahn jeder Staat ganz nach freiem Ermessen entscheiden kann, ist bei der Entscheidung über Streichung einer Bahn die Willkür des Staates doch ausgeschlossen. Das Ausscheiden einer Bahn könnte auch von verhängnisvollen Folgen für die Rechtsverhältnisse der Vertragsbahnen werden, unter Umständen sogar die Streichung eines großen Bahnkomplexes den Bestand des ganzen I.U. gefährden [3]). Ein Staat ist deshalb nur dann zur Beantragung der Streichung einer Bahn berechtigt, wenn die Unmöglichkeit der Erfüllung der aus dem I.U. hervorgehenden Verpflichtungen

---

1) Auf eine Anfrage der bayer. Regierung, ob das Deutsche Reich oder der betreffende Bundesstaat die Garantie zu übernehmen habe, wurde Einverständnis darüber konstatiert, daß die Garantie dem Reiche zufalle, daß aber dem Reiche gegenüber derjenige Bundesstaat, welcher ungeachtet der von Seiten des Reiches ihm zugegangenen bezüglichen Benachrichtigung unterlassen habe, die Streichung der betreffenden, ihm angehörigen Bahn aus der Liste rechtzeitig zu beantragen, die Garantie selbst zu übernehmen habe (Münchener Neuste Nachrichten, 1891 No. 69).

2) Prot. III S. 57 f. („Die nachträgliche Aufnahme erfolgt durch Entschließung des betreffenden Staates“.)

3) Vgl. v. d. Leyen, a. a. O. S. 59.

aus finanziellen Gründen oder infolge thatsächlicher Behinderung festgestellt ist. In welcher Weise die Existenz dieser Voraussetzungen (Zahlungsunfähigkeit, faktische Außerbetriebsetzung der Bahn, technische Ungeeignetheit für internat. Transporte, Deklassifikation zur Lokalbahn, Mangel der hierzu erforderlichen Transportmittel u. s. w.) durch den Staat festzustellen ist, wird im I.U. nicht gesagt. Jedenfalls hat der Staat aber allein über das Vorhandensein dieser Gründe zu entscheiden [1]). Bei der großen moralischen Verantwortlichkeit, die der Staat durch eine derartige Streichung übernimmt, ist nicht zu befürchten, daß er es mit einer solchen Feststellung leicht nehmen wird, auch wenn sie nicht einer Nachprüfung durch das Centralamt unterstellt ist. Uebrigens würde die Bahn gegen den Staat, welcher ungerechtfertigter Weise ihre Streichung von der Liste beantragen würde, wegen einer sie so tief schädigenden Maßnahme einen Ersatzanspruch im Civilrechtswege geltend machen können, nur müßte sie dann das Nichtvorhandensein der im Art. 58 A. 3 geforderten Voraussetzungen zu beweisen in der Lage sein.

Die Streichung bewirkt das Ausscheiden der gestrichenen Bahn aus der Transportgemeinschaft der Vertragsbahnen. Von dem Augenblicke an, wo eine Eisenbahnverwaltung seitens des Centralamtes von der erfolgten Streichung benachrichtigt ist, darf sie keinen (juristisch) internat. Frachtvertrag eingehen, wenn die Sendung auf der gestrichenen Eisenbahnstrecke befördert werden müßte. Sie ist fortan berechtigt, „mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internat. Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen“ (Art. 58 A. 4). Die gestrichene Bahn hat keinen Anspruch auf Fortgewährung der aus der internat. Transportgemeinschaft hervorgehenden Rechte. So braucht z. B. eine Vorbahn bei Uebergabe des Gutes an die folgende Bahn, wenn diese gestrichen wurde, den Betrag der bisher aufgelaufenen Fracht und sonstigen Forderungen nicht mehr zu kreditieren. Die Vorbahn kann aber auch nach der Streichung der Nachbahn weiter kreditieren, da sie zum Abbruch der Beziehungen nicht verpflichtet ist. Bricht sie die Beziehungen ab, so „sind die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte auch in diesem Falle vollständig auszuführen“ (Art. 58 A. 4). Die dem Absender gegenüber übernommene Verpflichtung zur Ausführung des Transports ist vollständig zu erfüllen. Jede der Vertragsbahnen hat zu ihrem Teile an der Erfüllung dieser Transportpflicht mitzuwirken, eventuell hat die Gemeinschaft der an dem konkreten internat. Transporte beteiligten Bahnen einen etwa aus der Ausführung erwachsenen Schaden zu tragen.

---

1) Vgl. Prot. III S. 59.

§ 4.

Die vom internationalen Transport ausgeschlossenen und bedingt zugelassenen Gegenstände [1]).

Das I.U. findet Anwendung auf die Beförderung von „Gütern“ [2]) oder „Waren“ [3]) (marchandises), d. s. alle Mobilien und lebende Tiere. Ausgeschlossen von der Anwendung ist die Beförderung von Personen und Reisegepäck [4]), welches nicht mit einem Frachtbrief als Frachtgut, sondern gegen Gepäckschein befördert wird [5]).

Aber auch sonst findet das I.U. nicht auf alle Güter Anwendung, sondern gewisse Kategorien von Gütern können nicht Gegenstand eines internat. Transports sein. In dieser Beziehung besagt:

I. Art. 2: „Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1) derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte beteiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2) derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3) derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.“

In Art. 2 wird somit der Boden des durch das I.U. geschaffenen einheitlichen Transportrechts verlassen und das Landesrecht der Staaten, die von dem konkreten Transporte berührt werden, zu einem Bestandteil des I.U. gemacht. Hier tritt wie in den vielen anderen Verweisungen auf Landesrecht des I.U. an die Stelle der Einheitlichkeit des Rechts, wenigstens Bestimmtheit desselben.

---

1) Art. 2 u. 3, Ausf.-Best. § 1 nebst Anlage 1 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. §§ 40, 41; H.G.B. Art. 422; V.O. §§ 6, 50). Vorbild war B.R. alt § 48.

2) Für den Begriff der „Güter“ ist hier die wirtschaftliche Seite bedeutungslos. Es kommt nicht darauf an, ob einer Sache ein objektiver Vermögenswert innewohnt. Der Ausdruck ist hier namentlich im Gegensatze zu Personen gebraucht. Vgl. Entsch. d. Oberlandesger. Hamburg (Goldschmidt, Z. XXXVI S. 271).

3) Diese Ausdrücke (auch „Frachtgut“) werden identisch mit Transportobjekten gebraucht (Prot. I S. 93).

4) Vgl. Denkschrift z. deutschen Entw. (Prot. I S. LI).

5) Ueber Reisegepäck vgl. V.O. §§ 30 ff. Auch für dieses sind nun die Haftungsgrundsätze des I.U. angenommen.

Es ist aber nicht nur Verschiedenheit des partikulären Rechts, sondern auch Verschiedenheit lokaler Einrichtungen[1]), also außer juristischen (Transportverboten) sind es auch technische Momente, welche für die internat. Transportunfähigkeit eines Gutes ins Gewicht fallen[2]).

Man ging bezüglich des Verhältnisses zwischen Art. 2 und 3 von dem Grundsatze aus, „daß, sofern das allgemeine Staatsinteresse in Frage kommt, insbesondere bezüglich sanitärischer und sonstiger staatspolizeilicher Maßnahmen, bezüglich Aus- und Einfuhrverbote, nationalökonomischer oder finanzieller Maßnahmen, das freie Verfügungsrecht der einzelnen Vertragsstaaten gewahrt bleiben soll; während sich dieselben bezüglich der im Art. 3 aufgeführten Gesichtspunkte, insbesondere soweit die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes in Frage kommt, insofern binden, als sie für den internat. Verkehr gemeinsame Vorschriften vereinbaren, welche von den in den einzelnen Ländern geltenden Bestimmungen unabhängig sind“ [3]).

Es können so nicht Gegenstand eines internat. Eisenbahnfrachtvertrags bilden:

1) Die auch nur in einem der am Transporte beteiligten Gebiete dem Postzwang unterworfenen Gegenstände. Das Postmonopol stellt sich dar als ein Zwang auf die Privaten, sich für gewisse Transportgeschäfte (zumeist für Beförderung von Briefen und Zeitungen) der Post zu bedienen[4]). Soweit dieser Postzwang reicht, kann eine andere Beförderungsart nicht stattfinden, und die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände können daher nicht als Fracht- oder Eilgut auf den Bahnen befördert werden[5]).

2) Ferner sind vom internat. Bahntransporte ausgeschlossen die Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der am Transporte beteiligten Staaten aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Es kommt ebenso wie sub 1 nicht darauf an, daß das Verbot für irgend einen der Vertragsstaaten besteht. Das würde den Abschluß eines internat. Bahnfrachtvertrags nicht ausschließen, dieser ist nur unmöglich, wenn in einem der von dem konkreten Transporte berührten Staaten ein derartiges Verbot gilt.

Daß für solche aus Gründen der öffentlichen Ordnung im polizei-

---

1) Ueber internationale Vereinbarungen behufs Herstellung einzelner einheitlicher technischer Einrichtungen im Eisenbahnwesen wurde schon oben S. 15 Anm. 6 berichtet.

2) Vgl. Gerstner S. 57.

3) Kommissionsbericht in Prot. II S. 76.

4) Vgl. G. Meyer, Verwaltungsrecht, I S. 542.

5) Der vorgeschlagene Zusatz, welcher auch „die auf Grund von Postverträgen beförderten Gegenstände“ vom Eisenbahnfrachtrecht ausnahm, worunter man die auf der Bahn durch die Postverwaltung beförderten Sendungen verstand, wurde, weil diese ohne Frachtbrief befördert würden, als unnötig gestrichen (Prot. II S. 10, 76).

lichen oder volkswirtschaftlichen [1]) Interesse zu erlassenden Transportverbote kein Staat im voraus seine Bewegungsfreiheit aufgeben und in Fragen des inneren Staatsrechts sich zu einer Selbstbeschränkung seiner Souveränität herbeilassen wollte, begreift sich leicht.

Die Gründe der öffentlichen Ordnung, auf welchen das Transportverbot beruht, bewegen sich in den verschiedenen Sphären des staatlichen Lebens. Sie können ebensowohl auf dem Gebiete der auswärtigen Politik, wie auf dem der Sicherheits- und Gesundheitspolizei und auf dem der Wirtschaftspolitik liegen [2]).

3) Wie bei den eben erörterten zwei Transportverboten die Rechtsgrundlage in den Vorschriften der Landesgesetze gegeben war, so werden endlich für eine andere Kategorie von Gegenständen die technischen Einrichtungen der am konkreten Transporte beteiligten Bahnen zur Grundlage der Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit des Abschlusses eines internat. Frachtvertrags gemacht.

Es können nämlich nicht Objekt eines internat. Frachtvertrags sein solche Gegenstände, welche nach ihrer ganzen Beschaffenheit, wegen ihres Umfangs oder Gewichts [3]) nicht transportfähig sind. Die Transportunfähigkeit braucht nur eine relative zu sein. Der internat. Transportvertrag darf nicht abgeschlossen werden, wenn diese Gegenstände ungeeignet sind zur Beförderung auch nur auf einer der Bahnen, welche den Transport auszuführen haben [4]). Die Ungeeignetheit muß ihren

---

1) Kein Staat kann sich in Bezug auf derartige von wechselnden individuellen staatlichen Verhältnissen abhängige Verbote im voraus die Hände binden. Es können hier plötzlich auftauchende Erscheinungen des politischen, wirtschaftlichen und socialen Lebens eine rasche Unterdrückung durch ein derartiges Verbot fordern. Auch infolge unvorhergesehener Wirkungen der Fortschritte der Naturwissenschaften und der Industrie können solche Vorsichtsmaßregeln sich als notwendig erweisen. Für solche manchmal nur lokal bedingte Erscheinungen ist bei der oft gebotenen Raschheit der Durchführung eine internationale Verständigung schwer zu erzielen. Es können aber auch Fälle eintreten, wo infolge internat. Verwicklungen, man denke nur an einen durch Ein- und Ausfuhrverbote geführten Zollkrieg, der Weg internat. Vereinbarung geradezu ausgeschlossen ist, da der Staat, der zu diesem Mittel greift, dessen Zulässigkeit nicht von der Entscheidung eines anderen (zu bekämpfenden) Staates abhängig machen kann.

2) z. B. Pferdeausfuhrverbot bei Kriegsgefahr, Einfuhrverbote behufs Abwehr von Epidemien und Viehseuchen, von Giften, selbstentzündlichen und Explosivstoffen, von Kartoffeln und Weintrauben (gegen Einschleppung oder Ausbreitung des Coloradokäfers und der Reblaus gerichtet), Einfuhrverbote von Getreide und bestimmten Industrieartikeln, von Gegenständen eines Staatsmonopols, z. B. Salz, Tabak, Zündhölzchen.

Nur beim Vorhandensein eines Transportverbots schlechthin ist das I.U. nicht anwendbar; liegt nur eine Transportbeschränkung, z. B. Erfordernis einer behördlichen Transportbewilligung, vor (vgl. z. B. die bei Ruckdeschel S. 39, 41 f. angeführten, in Bayern und Oesterreich geltenden Vorschriften), so hindert das nicht den Abschluß eines internat. Frachtvertrags.

3) z. B. eine Kolossalstatue, ein Riesenfestungsgeschütz.

4) Nicht von den individuellen und konkreten Verhältnissen der annehmenden Bahn, wie Eger, I.U. S. 38 meint, sondern von denen irgend einer am konkreten Transport teilnehmenden Bahnen ist die Zulässigkeit des internat. Transports abhängig.

Grund haben in der besonderen Beschaffenheit der Bahn, in deren Anlage [1]), z. B. in der Höhe einzelner Tunnels, in der Konstruktion einzelner Brücken u. dgl. oder in deren Betrieb [2]).

Der Annahmeexpedition ist damit eine große Verantwortlichkeit aufgeladen. Um ihr diese zu erleichtern, hat das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamts (Art. II A. 3) angeordnet, daß das Centralamt von jedem der Vertragsstaaten die erforderlichen Angaben erholen und dieselben den anderen Staaten mitteilen wird. Durch diese Angaben wird die Aufgabe der Annahmestelle, sich über die Zulässigkeit der begehrten Transporte zu entscheiden, wesentlich erleichtert. Ferner hat dieses Reglement (Art. II A. 2) auch den Regierungen die Verpflichtung auferlegt, ein Verzeichnis der infolge des Postzwanges oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung in ihrem (Vertrags-)Staate vom Transporte ausgeschlossenen Gegenstände, sowie alle späteren Abänderungen desselben zur Kenntnis des Centralamts zu bringen, welches dieselben sofort allen übrigen Vertragsstaaten mitzuteilen hat. Das Centralamt hat eine Zusammenstellung der von den Vertragsstaaten bei ihm eingegangenen Mitteilungen betreffend die Gegenstände, auf welche das I.U. gemäß Art. 2 keine Anwendung findet (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 190 ff., 250 ff.) veröffentlicht.

Ein Abdruck dieser Zusammenstellung findet sich am Schlusse dieses Buches.

II. Während Art. 2 die Ausschließung einzelner Kategorien von Gütern vom internat. Transport landesrechtlicher Bestimmung unterwirft oder von lokalen Bahneinrichtungen abhängig macht, hat Art. 3 wieder andere Kategorien von Gegenständen durch Verweisung auf die Ausf.-Best. einheitlich für den ganzen Umfang des Vertragsgebietes vom internat. Transport absolut ausgeschlossen [3]) bezw. nur bedingsungsweise zugelassen.

Es handelt sich hierbei um solche Güter, bei denen nicht individuelle Verhältnisse eines Staates oder einer Bahn in Frage kommen, sondern bei denen die Eigenart des Gutes oder die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebs keine Verschiedenheiten in den einzelnen Vertrags-

---

1) Zus.-Best. § 40 Vereins-B.R.: „Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nötig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen."

2) Der deutsche Entwurf hatte in Art. 1 b im Anschlusse an H.G.B. Art. 422 Z. 1 „nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise". Man hat statt dessen 1878 lediglich aus redaktionellen Gründen gesetzt „nach der Anlage und dem Betriebe" (Prot. I S. VIII). Es würde so z. B., wenn bei der Errichtung des Betriebs nur der Transport von Kohlen ins Auge gefaßt worden wäre (vgl. v. Hahn II S. 701 f.), die Beförderung aller anderen Waren abgelehnt werden können.

3) In analoger Weise hat auch der Weltpostvertrag v. 4. VII. 1891 im Art. 16 gewisse Gegenstände von der internat. Postbeförderung ausgeschlossen.

staaten aufweisen: Gütertransporte, die, wie sie bisher schon in vielen Gebieten gleichmäßig geordnet waren, auch künftig eine einheitliche Regelung für den ganzen Umfang des Vertragsgebiets gestatteten und wünschenswert erscheinen ließen.

Dieses Verzeichnis kann durch Vereinbarung der Regierungen der Vertragsstaaten unter Beobachtung der im Art. 3 aufgestellten prinzipiellen Direktiven abgeändert werden, ohne daß in der Regel für eine solche Hinzufügung neuer Güter oder Streichung von Gütern die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften erforderlich wäre.

Drei Gruppen von Gütern sind es, welche Art. 3 unter Verweisung auf die Ausf.-Best. vom internat. Transport ganz oder nur bedingt ausschließt.

Art. 3: „Die Ausführungs-Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche wegen ihres großen Wertes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internat. Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.“

Ausf.-Best. § 1 führt 1) und 2) die Hauptgattungen der Wert- und Kunstgegenstände [1]), 3) die Leichen, ferner unter 4) als zu der dritten Gruppe der für die Ordnung und Sicherheit des Betriebes gefährlichen Güter gehörig sowohl die der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen [2]) als die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse auf, sofern diese in Ausf.-Best. § 1 Z. 4 bezeichneten Güter nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die nur bedingungsweise zum internat. Transporte zugelassenen Güter sind in einer besonderen Anlage 1 [3]) verzeichnet wegen der häufigen Aenderungen, die gerade dieses umfangreiche Verzeichnis notwendig machen wird.

Es handelt sich bei den in dieses Verzeichnis aufgenommenen Gegenständen um solche, deren Beförderung Gefahren für Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebs bieten (Art. 3); Gefahren, die herabgemindert oder ausgeschlossen werden sollen durch bestimmte, durch Wissenschaft und Technik erprobte Vorsichtsmaßregeln, besonders durch zweckmäßige Art der Verpackung, Art der Verladung, deren Beobachtung Bedingung der Annahme zur Beförderung sind. Schon im ersten Jahre der Geltung

---

1) Vgl. über diese unten S. 33.

2) Z. 4: „Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.“

3) Das Verzeichnis ist im wesentlichen der Anlage D des alten B.R. nachgebildet.

des I.U. machte sich die Notwendigkeit einer Revision geltend, und wird weiter unten [1]) über das Ergebnis derselben berichtet werden.

Man hat bei der Aufstellung dieses Verzeichnisses den Grundsatz befolgt, keinen Gegenstand in dasselbe aufzunehmen, gegen dessen Aufnahme auch nur seitens Eines Staates Einwendungen gemacht wurden [2]).

„Die in Anlage 1 [3]) verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Die Beförderung ist an die Erfüllung der formellen Bedingung geknüpft, daß ihnen ein besonderer, andere Gegenstände nicht umfassender Frachtbrief beigegeben wird“ (Ausf.-Best. § 1 A. 2).

Da unter den vom internat. Transport ausgeschlossenen oder bedingt zugelassenen Gütern lebende Tiere [4]) nicht aufgeführt sind, so können diese Gegenstand eines internat. Frachtvertrags bilden, und selbst wilde Tiere können vom Transporte [5]) nicht ausgeschlossen werden, außer wo aus Gründen der öffentlichen Ordnung (z. B. aus veterinärpolizeilichen Gründen gewisse kranke und seuchenverdächtige Tiere) der Transport landesgesetzlich verboten oder erschwert wird [6]). Jedenfalls kann aber die Bahn gemäß Art. 9 gehörige Verpackung (Käfige etc.) und gemäß Art. 31 Z. 6 Begleitung der Tiere fordern [7]).

Während die Bahn beim Fehlen entsprechender Verpackung den Transport verweigern kann, ist sie hierzu beim Fehlen der tarifarisch vorgeschriebenen oder vereinbarten Begleitung nicht berechtigt; dieses Fehlen hat nur eine Beschränkung der Haftpflicht zur Folge.

Diese Vorschriften konnten bei dem raschen Wechsel technischer Erfindungen und den Fortschritten der Wissenschaft nicht auf die Dauer berechnet sein. Die frachtrechtlichen Normen mußten, wenn sie den Anforderungen des Handels gerecht werden wollten, leicht beweglich

---

1) Siehe S. 31 ff.

2) Vgl. die Verhandlungen über dieses Verzeichnis Prot. II S. 152 ff., Prot. III S. 37 ff.

3) Anlage B der V.O. stimmt im wesentlichen mit Anlage 1 des I.U. überein. Die Abweichungen sind in der Veröffentlichung im R.Ges.-Blatt (1892 S. 969 ff.) durch den Druck besonders kenntlich gemacht.

4) Die Beförderung lebender Tiere regeln V.O. §§ 44—48.

5) Nach § 40 des alten B.R. waren die Bahnen zum Transport wilder Tiere nicht verpflichtet, nunmehr hat aber V.O. § 44 Z. 3 diese Verpflichtung auch anerkannt, aber nur bei Beachtung der von der Bahn im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen.

6) V.O. § 44 Z. 2. — Der Satz: „Die Beförderung kranker Tiere kann abgelehnt werden“ ist in dieser Allgemeinheit für den internat. Transport nicht anwendbar, wie v. Buschman S. 80 anzunehmen scheint.

7) V.O. § 44 Z. 4. — Nach Z. 5 hat der Absender das Einladen sowie die sichere Befestigung, der Empfänger das Ausladen zu besorgen. Nur die deutsche V.O. § 44 Z. 6 ermächtigt zur Forderung der Vorausbezahlung des Transportpreises. Nach § 45 kann die Beförderung auf Grund von seitens der Bahn auszustellenden Beförderungsscheinen oder auf Grund von Frachtbriefen erfolgen. — Von An- und Abnahme handelt V.O. § 46.

gestaltet werden und mußten eine leichte, nicht durch formale Schranken beengte Entwicklungsfähigkeit zulassen.

Deshalb war auch nötig, jene Bestimmung (Ausf.-Best. § 1 A. 3), wonach zwei oder mehreren Staaten in ihrem gegenseitigen Verkehre gestattet ist, zu vereinbaren, Gegenstände, welche vom internat. Transport ausgeschlossen sind, bedingungsweise zuzulassen oder für die bedingungsweise zugelassenen die Bedingungen der Zulassung gegenüber den in den Ausf.-Best. des I.U. aufgestellten zu erleichtern.

Eine solche Vereinbarung kann aber nicht zwischen einzelnen Bahnen erfolgen, sondern nur durch einen internationalen, zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten abgeschlossenen Vertrag. Vereinbarungen erleichternder Vorschriften waren für den wechselseitigen Verkehr zwischen Deutschland [1]) und Oesterreich-Ungarn [2]), sowie zwischen Deutschland und Luxemburg [3]) abgeschlossen.

Ebenso hatten auch die Niederlande eine derartige sich an das deutsch-österr. Vorbild anschließende Spezialvereinbarung mit Deutschland und eine solche mit Oesterreich-Ungarn am 30. XI. 1892 abgeschlossen. Am 20. I. 1893 schlossen sie in Paris mit Belgien, Frankreich und Luxemburg eine sich nur teilweise an das deutsch-österr. Uebereinkommen anschließende Vereinbarung ab. Mit der Schweiz und Italien wurden weitere Verhandlungen eingeleitet. Ferner hatte die Schweiz die Initiative ergriffen, um mit ihren Nachbarstaaten ähnliche Uebereinkommen abzuschließen [4]).

III. Die Revision des I.U. durch die Konferenz vom 5. Juni 1893.

Die Häufung derartiger, doch immer mehr oder minder von einander abweichender Sonderübereinkommen würde eine verwirrende Mannigfaltigkeit auf einem Gebiete erzeugt haben, auf welchem die Interessen des europäischen Handels einheitliche Normen verlangten.

Das Centralamt [5]), seines hohen Berufes als Hort der Einheitlichkeit

---

1) Vereinbarung und Nachtrag v. 15. XI. 1892 (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 60 ff., 128, 254).

2) Auch dieses Sonderübereinkommen erwies sich bald als ungenügend, und eine am 15. V. 1893 in Breslau abgehaltene Eisenbahnkonferenz hat die Grundlage für eine weitergehende und eine große Anzahl von Gegenständen umfassende Revision geliefert (a. a. O. S. 265).

3) Vereinbarung v. 29. V. 1893 (a. a. O. I S. 213 ff.).

4) Vgl. hierüber und über das Folgende den vom Centralamt veröffentlichten Bericht „Die fachmännische Konferenz in Bern" (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 263 ff.), welcher der Darstellung im Texte zu Grunde gelegt wurde, da dieser Bericht in seiner Bedeutung als Interpretationsmaterial den „Protokollen" der früheren Konferenzen gleichkommt.

5) Schon 1890, also noch vor Ratifikation des I.U., wurde seitens Deutschlands bei dem schweizer. Bundesrat eine Konferenz behufs Durchsicht der Ausf.-Best. § 1 und der

des wichtigsten Zweiges des Verkehrsrechts eingedenk, schlug, um der drohenden Verwirrung Einhalt zu thun, den Vertragsstaaten [1]) den Zusammentritt einer fachmännischen Konferenz vor zur Prüfung der Frage der Ausdehnung des deutsch-österreichischen Uebereinkommens vom 15. XII. 1892 im Ganzen oder teilweise auf alle Vertragsstaaten. Auf Einladung des schweizer Bundesrats traten die Vertreter der Vertragsstaaten zu einer Konferenz am 5. VI. 1893 [2]) in Bern zusammen [3]). Italien und Rußland [4]), die nicht vertreten waren, hatten grundsätzlich einer Revision des § 1 und der Anlage 1 zugestimmt und die Mitteilung der Protokolle verlangt.

Wie übereinstimmend die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Revision als im gemeinsamen Interesse aller Vertragsstaaten gelegen empfunden wurde, erkennt man daraus, daß in den Kommissionen an einem Tage alle Fragen mit Stimmeneinhelligkeit erledigt wurden und daß auch in pleno alle Beschlüsse einstimmig gefaßt wurden. Da man an einer Zustimmung der beiden nicht vertretenen Staaten zu den Beschlüssen der Konferenz nicht zweifelte, hat man diese in der Gestalt einer Revision des I.U. [5]) ausgearbeitet.

Das am 12. August unterzeichnete Schlußprotokoll enthielt so:

1) einen Vorschlag zur Aenderung der Anlage 1 des I.U. (Vorschriften hinsichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände);

Anlage 1 angeregt. Dieser, eine Verzögerung der Ratifikation befürchtend, hielt eine Verschiebung der Revision für ratsam (a. a. O. S. 264).

1) Durch Kreisschreiben vom 18. II. 1893, in welchem es gleichzeitig dem Gedanken Ausdruck gab, daß es nützlich wäre, ein summarisches Verfahren für zukünftige Revisionen festzusetzen (a. a. O. S. 265).

2) Siehe S. 14.

3) Grundlage der Verhandlungen bildete die vom Centralamte ausgearbeitete Zusammenstellung.

4) Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hatte in einer Note an das Centralamt ausgeführt, daß die bedingungsweise zum internat. Transporte zugelassenen Gegenstände nach, aber selten aus Rußland befördert würden, so daß voraussichtlich bei dieser Sachlage die Vertreter Rußlands nur den Beschlüssen der Konferenz zu folgen hätten.

Die italienische Regierung hatte Anberaumung eines späteren Termins für den Zusammentritt der Konferenz gewünscht, um das Ergebnis der gerade zwischen den italien. Bahnen schwebenden Verhandlungen verwerten zu können. Bei der Dringlichkeit der Befriedigung erheischenden Interessen der Industrie, des Handels und der Bahnen glaubte der schweizer. Bundesrat diesem Wunsche nicht entsprechen zu können. Vgl. über die Gründe im Einzelnen a. a. O. S. 266. Vgl. daselbst auch die Verbalnote der italien. Gesandtschaft an den schweizer. Bundesrat (5. VI. 1893), welche den Wunsch ausdrückte, die Beschlüsse der Konferenz möchten die Annahme der eventuell später von Italien zu machenden Vorschläge nicht ausschließen.

5) Für den Fall, daß man sich in dieser Erwartung täuschte, sollten die Entwürfe als ein Sonderübereinkommen, das die auf der Konferenz vertretenen resp. alle zustimmenden Staaten im Sinne des letzten Absatzes des § 1 der Ausf.-Best. unter sich schließen würden, in Vollzug gesetzt werden.

2) einen Entwurf zu einer Anlage 1a zu diesem I.U. (Vorschriften hinsichtlich der Beförderung von Wert- und Kunstgegenständen, sowie von Leichen).

Die am 20. und 21. September in Bern versammelte diplomatische Konferenz hat nun diese materiell festgestellten beiden Entwürfe in ein definitives Uebereinkommen umgestaltet, das zur endgültigen Genehmigung den Vertragsstaaten noch vorgelegt werden soll [1]).

Es steht dann noch die Ratifikation der Vertragsstaaten aus, die voraussichtlich bis Ende 1893 erfolgt sein wird, so daß mit dem 1. I. 1894 auch diese Zusätze zum I.U. im ganzen Vertragsgebiet Gesetzeskraft erlangt haben werden.

Das Prinzip der absoluten Ausschließung der Wert- und Kunstgegenstände sowie der Leichen vom internat. Transporte, welches § 1 der Ausf.-Best. aufgestellt hatte, war nur ein Notbehelf. Es stand in so grellem Widerspruche mit den Bedürfnissen des Verkehrs, daß man es überhaupt nur unter Zulassung aufhebender Sonderübereinkommen einzelner Vertragsstaaten aufstellen konnte, und dann darum, weil eine Beförderung derartiger Gegenstände im gebrochenen Verkehre möglich war, vorausgesetzt daß nach den internen oder Verbandstarifen der am Transporte beteiligten Bahnen eine Beförderung solcher Güter zuzulassen war. Sache des Absenders blieb es dann, für die Weiterbeförderung von der Grenze ab Sorge zu tragen [2]).

Durch die Konferenz vom 5. VI. 1893 wurde nun die absolute internat. Transportunfähigkeit in eine relative verwandelt, d. h. die zu diesen drei Gruppen gehörigen Gegenstände werden bei Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen zum internat. Transporte zugelassen.

A. No. I der Anlage 1a bestimmt nämlich:

„I. Gold- [3]) und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere [4]), Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten, werden im internat. Verkehr auf Grund des im I.U. vorgesehenen internat. Frachtbriefes, und zwar entweder nach Maßgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten, oder von Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, zugelassen.

---

1) Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 341.

2) Ausführlich handeln hiervon Ital. Instr. §§ 5 u. 67.

3) Vgl. über die einzelnen hier aufgeführten Gegenstände Eger, I.U. S. 51 ff.

4) Als geldwerte Papiere (= Wertpapiere) sind nach V.O. § 50 B Z. 2 nicht anzusehen: „gestempelte Postkarten, Postanweisungsformulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Wertzeichen.“

Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders wertvolle Spitzen [1]) und besonders wertvolle Stickereien zu rechnen."

Aus der Fassung „und andere Kostbarkeiten", „Kunstgegenstände wie" und im Abs. 2 „beispielsweise" ergiebt sich, daß hier keine erschöpfende Aufzählung aller wertvollen Gegenstände gegeben werden sollte. Es werden nur die am häufigsten vorkommenden Güter von großem Werte exemplifikativ aufgezählt, um einen Anhaltspunkt für die etwaige Einreihung eines Gutes in diese Kategorie zu geben.

In Bezug auf die für die Zulassung derartiger Güter zum internat. Transporte aufzustellenden Bedingungen boten sich der Konferenz zwei Wege dar. Man konnte entweder, wie dies das Pariser Uebereinkommen v. 20. I. 1893 [2]) gethan, die Bedingungen einheitlich normieren oder, dem deutsch-österreichischen Uebereinkommen folgend, deren Feststellung der Vereinbarung einzelner Regierungen oder den Tarifen überlassen. Man nahm das letztere System an.

Es können somit die unter I aufgezählten Gegenstände als internat. Transporte (auf Grund eines durchgehenden internat. Frachtbriefs) befördert werden, und zwar unter den besonderen Bedingungen, welche für die Zulassung derselben aufgestellt sind:

1) durch Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten, oder

2) durch die von den hierzu ermächtigten Bahnverwaltungen erlassenen und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigten Tarifbestimmungen.

Die Rechtsgültigkeit solcher Tarifbestimmungen hat also zur Voraussetzung die Genehmigung der Aufsichtsbehörden aller derjenigen Staaten, welchen die Bahnen angehören, für welche der gemeinschaftliche Tarif gelten soll. Fehlt die Genehmigung auch nur der Aufsichtsbehörde

---

1) Die Aufnahme der Spitzen und Stickereien unter die Zahl der in Ausf.-Best. § 1 nicht benannten Kostbarkeiten erfolgte auf Antrag der am Pariser Uebereinkommen v. 20. I. 1893 beteiligten Staaten. Die Vertreter der Schweiz, Deutschlands und Oesterreichs ließen ihre wegen des sehr großen Preisunterschiedes dieser Artikel erhobenen Bedenken fallen unter der Bedingung, daß die Worte „besonders wertvoll" beigefügt und ausdrücklich auch auf Spitzen bezogen würden, was im französ. Text aus der Weglassung des Artikels vor dem Wort „broderies" hervorgeht, während im deutschen „besonders wertvolle" sowohl vor „Spitzen" als vor „Stickereien" wiederholt ist (a. a. O. S. 270).

2) Das Pariser Uebereinkommen vom 20. I. 1893 setzt „eine Reihe von Bedingungen hinsichtlich der Verpackung von Wertgegenständen und der Haftung bei Verlust, Minderung oder Beschädigung fest; es schließt für diese Gegenstände, deren voller Wert übrigens im Frachtbrief angegeben werden kann, die Deklaration des Interesses an der Lieferung aus. Für die Kunstgegenstände ist dagegen weder die Werts- noch Interessen-Deklaration an der Lieferung zugelassen, und im Falle des Verlustes oder der Beschädigung ist die Entschädigung in maximo auf 1,50 Fr. per Kilogramm festgesetzt, vorbehaltlich einer ausgedehnteren Haftpflicht, welche die Eisenbahnen auf Grund genehmigter Gemeinschaftstarife übernehmen können" (a. a. O. S. 269).

eines einzigen der beteiligten Staaten, so können diese Tarifbestimmungen auch nicht in Kraft treten.

B. Auch der internationale Transport von Leichen ist nunmehr im Vertragsgebiete bedingt zulässig und darf nicht mehr abgelehnt werden. Die Bedingungen sind[1]) nach Z. II Anlage 1a folgende:

1) „Die Beförderung erfolgt als Eilgut." (Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur mit einem Eilgutfrachtbrief.)

2) „Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten." (Ein Leichentransport unter Anweisung der Frachtgelder auf den Empfänger findet daher nicht statt.)

3) „Die Leiche muß während der Beförderung von einer dazu beauftragten Person begleitet sein."

Während diese drei Bedingungen einheitlich im ganzen Vertragsgebiete zur Anwendung kommen, sind außerdem in jedem der vom Leichentransporte berührten Staaten die für solche für Annahme, Transit und Ablieferung in polizeilicher Beziehung geltenden Gesetze und Verordnungen[2]) zu beobachten, soweit nicht unter den beteiligten Staaten besondere Abmachungen getroffen sind (II Z. 4). Auf Grund solcher polizeilicher Vorschriften[3]) kann z. B. der Transport von Leichen zur Zeit einer Epidemie oder der an ansteckenden Krankheiten Verstorbener untersagt werden. Gefordert wird in der Regel[4]) ein amtlicher[5]) Leichenpaß[6]) nach bestimmtem Formular[7]).

Durch den hier dargestellten Inhalt von Anlage 1a ist § 1 der

---

1) Es wurden die im Pariser Uebereinkommen v. 20. I. 1893 aufgestellten angenommen.

2) Nicht darauf kommt es an, von welchen staatlichen Organen, ob von einer Bahn- oder Polizeibehörde die betreffenden Anordnungen erlassen sind. Den Vorschriften müssen nur polizeiliche Gesichtspunkte zu Grunde liegen, d. h. sie müssen die Beseitigung der aus Leichentransporten drohenden Gefahren bezwecken (vgl. G. Meyer, Verwaltungsrecht, I S. 59).

3) Vgl. über die Eigentümlichkeiten der Leichenbeförderung nach deutschem Recht noch Endemann, Eisenbahnrecht, S. 663 f.

4) Beförderungsbedingungen für Leichentransporte stellt auf V.O. § 42. (Abweichend vom öster.-ungar. B.R. sind A. 2 u. 8, welches sich mit einer Verpackung ohne äußerlich erkennbare Mängel begnügt, während in Deutschland verlangt wird, daß die Leiche in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen, die Verschiebung des Sarges verhindernden Umhüllung umgeben sein muß.)

5) Vgl. über die Leichenpässe in Deutschland E. Löning, Verwaltungsrecht, S. 319.

6) Die Uebereinkunft zwischen Oesterreich und Deutschland v. 12. III. 1890 über die wechselseitige Anerkennung von Leichenpässen (abgedruckt bei v. Buschman, S. 77 f.) regelt u. a. die Voraussetzungen der Ausstellung (enthält die den Metallsarg fordernde Vorschrift der deutschen V.O. § 42 A. 2, schreibt gewisse desinfizierende Maßnahmen vor und gestattet die Ausstellung des Leichenpasses erst 1 Jahr nach dem Tode, wenn dieser im Verlaufe der unter Z. 4 benannten ansteckenden Krankheiten eingetreten ist).

7) Mit den Leichentransportbedingungen der V.O. § 42 stimmt im Wesentlichen überein das S. 31 erwähnte Uebereinkommen zwischen Deutschland und Luxemburg vom 29. V. 1893.

Ausf.-Best. materiell außer Wirksamkeit gesetzt, und man wird ihn auf einer der nächsten Konferenzen wohl auch formell durch den Inhalt von Anlage 1a ersetzen [1]).

C. Anlage 1 des I.U. wurde beträchtlich vermehrt und zwar im Wesentlichen [2]) im Einklange mit den Bestimmungen des deutsch-österr. Uebereinkommens vom 15. XI. 1892.

Die neue Anlage 1 zählt jetzt LIII Nummern, die sich auf ungefähr 200 Gegenstände erstrecken.

D. Ungeachtet der gründlichen Umgestaltung des § 1 der Ausf.-Best. mußte natürlich im Interesse der Befriedigung der ferner durch die Fortschritte der Wissenschaft und Technik hervorgerufenen Verkehrsbedürfnisse die im letzten Absatz dieses § 1 gewährte Befugnis zum Abschlusse von Sonderübereinkommen zwischen einzelnen Vertragsstaaten weiter aufrecht erhalten werden. Man suchte aber den Abschluß solcher die Beförderung der vom Transport ausgeschlossenen Güter oder die Bewilligung leichterer Bedingungen anerkennenden Vereinbarungen im Einklange mit den in Anlage 1a angenommenen Grundsätzen zu erleichtern, indem die Schlußbestimmung der Anlage 1 aussprach, daß solche Zulassungen bezw. Erleichterungen erfolgen könnten:

1) durch Vereinbarung der beteiligten Regierungen [3]), oder
2) durch gemeinschaftliche Tarife.

Letzteres aber nur unter der doppelten Voraussetzung der Zulässigkeit der Beförderung oder der erleichterten Bedingungen nach den internen Reglements (welche für alle beteiligten Bahnen Geltung haben) und der weiteren Voraussetzung der Genehmigung dieser Tarifbestimmungen seitens (der Aufsichtsbehörden) aller Staaten, welchen die beteiligten Bahnen angehören.

---

1) Die Konferenz v. 5. VI. 1893 wollte dies bei der Ungewißheit der Zustimmung aller Staaten nicht thun (a. a. O. S. 268, 270).

2) Nicht aufgenommen wurde: Nr. XXXVI und XLIII wegen des besonders gefährlichen Charakters der darin behandelten Gegenstände, die man den Vorschriften eines jeden Staates oder Sonderübereinkommen zwischen einzelnen Staaten überlassen zu sollen glaubte; Nr. XLV (Gasförmige Kohlensäure und Grubengas), weil diese Produkte gegenwärtig im Handel nicht vorkommen, und Nr. LII (Gefettete Eisen- und Stahlspäne etc.), die jetzt bedingungslos befördert werden könnten. Ferner wurden die meisten der von den deutschen Bahnen zu Breslau aufgestellten Abänderungen angenommen (a. a. O. S. 270 f.).

3) Wenn die Konferenz hier ihrer Auffassung hat Ausdruck geben wollen, daß für Vereinbarungen dieser besonderen Art die parlamentarische Genehmigung überflüssig sei (a. a. O. S. 269), so hat eine solche Erklärung keine praktisch juristische Bedeutung. Wenn auch der theoretische Wert einer derartigen Meinungsäußerung der Konferenz nicht bestritten werden soll, so ist doch diese Frage für jeden einzelnen Vertragsstaat nur nach den Grundsätzen des konkreten Staatsrechts zu beurteilen.

§ 5.

Der obligatorische Charakter und die Geltungsdauer des I.U.

I. Der obligatorische Charakter[1]).

Das I.U. stellt zwingende Rechtsnormen auf. Es verlangt innerhalb seines Anwendungsgebietes unbedingte und ausschließliche Geltung. Für alle von ihm geregelten Rechtsverhältnisse tritt das I.U. an die Stelle entgegenstehender landesrechtlicher Normen und vertragsmäßiger Bestimmungen.

Im Interesse der Einheitlichkeit des internat. Transportrechts mußte die Vertragsfreiheit eingeengt werden. Landesrechtliche Normen und reglementarische und tarifarische Bestimmungen kommen nur insoweit zur Anwendung, als das I.U. ausdrücklich auf sie verweist[2]), oder zur Ergänzung, soweit die betreffende Materie durch das I.U. nicht geregelt ist. Wo dies nicht der Fall, stehen daher internationale Eisenbahntransporte unter der ausschließlichen Herrschaft der Satzungen des I.U. Den einzelnen Vertragsstaaten steht somit auch nicht die Befugnis zu, durch Gesetz, Verordnung oder Reglement, oder auch durch Vereinbarung mit einem oder mehreren anderen Vertragsstaaten[3]) Bestimmungen des I.U. außer Kraft zu setzen oder abzuändern. Man hat diesen absoluten Charakter[4]) des I.U., der aus der ganzen Tendenz desselben folgt, als selbstverständlich gar nicht ausdrücklich aussprechen zu müssen geglaubt.

Dieser absolute Charakter des I.U. zeigt sich sodann in der Richtung der Ausschließung jeder entgegenstehenden Vereinbarung zwischen Bahn und Publikum.

Nach dem Vorbilde des H.G.B. (Art. 423)[5]), welches aber nur die vertragsmäßige Ausschließung oder Beschränkung der Haftpflicht der

---

1) Art. 4, Schlußprotokoll z. I.U. III (V.O. Eingangsbestimmungen Abs. 2, 3); Art. 59 und 60.

2) Dies geschieht in Artt. 5 A. 2; 6 A. 1m, A. 4 u. 5; 7 A. 3; 14 A. 2; 19; 22; 24 A. 2; 25 A. 3; 45 A. 3; 55.

3) Ueber die Ausnahme der Ausf.-Best. § 1 vgl. S. 31.

4) Uebrigens ist dieser auch aus Ziff. II des Schlußprotokolls zu folgern, wo die Bevollmächtigten in Betreff des Art. 11 erklären, „daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde“.

5) Der schweizer Entwurf Art. 28 machte die Zulässigkeit der Beschränkung der vertragsmäßigen oder reglementarischen Haftpflicht der Bahn von dem Rechte des Absendeortes abhängig. Diese bedenkliche Störung der Rechtseinheit bekämpfte scharf Eger, Einf., S. 119. Der deutsche Entwurf bot dagegen in seinem Art. 1c die Grundlage von Art. 4 des I.U. (Prot. I S. XXVIII, VIII). Die Fassung von 1878, welche eine Bevorzugung der Tarife der Eisenbahnverbände vor denen der einzelnen Bahnen erkennen ließ, wurde 1881 im Sinne der jetzigen Fassung abgeändert (Prot. II S. 77; vgl. noch Prot. III S. 27).

Bahnen untersagte, hat auch Art. 4 deren Vertragsfreiheit beschränkt, indem er bestimmt:

„Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder -Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internat. Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen, anderenfalls sind sie nichtig“ [1]).

Hier kommt der absolute, obligatorische Rechtscharakter des I.U. zu entschiedenem Ausdruck.

Der Inhalt des I.U. setzt außer Kraft nicht nur die entgegenstehenden landesrechtlichen Bestimmungen, sondern auch alle entgegenstehenden reglementarischen und tarifarischen Vorschriften. Die in den Tarifen [2]) einzelner Bahnen, Bahnverbände oder -vereine für den internat. Transport aufgestellten Bestimmungen können mithin nur praeter legem, als Ergänzung der Vorschriften des I.U., zur Ausfüllung der Lücken desselben, soweit Rechtsverhältnisse des internat. Transportrechts in diesem nicht normiert oder landesrechtlicher Regelung überlassen sind, oder als Ausführungsbestimmungen [3]) der im I.U. aufgestellten Grundsätze Geltung beanspruchen, nicht aber contra legem, d. h. soweit sie in Widerspruch stehen mit dem Inhalt des I.U., sind sie nichtig.

Gegenüber dem klaren Wortlaut des Art. 4 läßt sich die Ansicht Eger's [4]) von der Zulässigkeit der Einführung für das Publikum günstigerer Bedingungen für die betreffende Transportstrecke oder für den Bereich eines Eisenbahnvereins nicht aufrecht erhalten [5]). Jede Bestimmung eines solchen Tarifs, die inhaltlich mit den Bestimmungen des I.U. nicht übereinstimmt, die etwas anderes normiert, sei es eine Erleichterung [6]) oder eine Erschwerung, widerspricht demselben. Kriterium der Gültigkeit ist nur die Uebereinstimmung mit dem I.U. [7]). Gerade auf die Einleitung zum alten B.R. darf man sich nicht berufen, da

---

1) Nach österr. Einf.-Erlaß B 2 soll die Entscheidung darüber, ob ein solcher Widerspruch vorliegt, dem Handelsministerium zustehen. In einem Prozesse würde aber das Gericht an diese ministerielle Entscheidung nicht gebunden sein, denn der erwähnte ministerielle Einf.-Erlaß vermag nicht die Auslegung einer gesetzlichen Bestimmung der richterlichen Beurteilung zu entziehen.

2) Hier ist der Ausdruck „Tarif“ im weiteren Sinne gebraucht und umfaßt auch die in den Tarifen angegebenen Transportbedingungen (vgl. Prot. I S. 7).

3) Nach österr. Einf.-Erlaß A 1 ist die General-Inspektion der österr. Eisenbahnen zur Genehmigung solcher Ergänzungs- oder Ausführungsbestimmungen zuständig.

4) Eger, I.U., S. 65 f.

5) Richtig Schwab, S. 64; Gerstner, E.V.Z. 1891, S. 741.

6) Die Denkschrift, mit welcher das I.U. dem deutschen Reichstag vorgelegt wurde, spricht es ausdrücklich aus (Drucksachen V S. 103 f.), daß Abweichungen zum Vorteile des Publikums ausgeschlossen sind.

7) Gerstner, a. a. O.

diese ausdrücklich erklärt, daß Spezialbestimmungen nur Geltung haben, wenn sie mit dem B.R. nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren. Wollte man diese Auffassung auch in Bezug auf das I.U. zur Anwendung gebracht wissen, so mußte man dies auch ganz ebenso wie im B.R. ausdrücken. Sicher hätten dies die Redaktoren auch gethan, wenn sie von dieser Absicht geleitet gewesen wären — ein Uebersehen gegenüber diesem Vorbilde dürfte ausgeschlossen sein. So war aber bei der Abfassung des I.U. nur maßgebend die Rücksicht auf die Wahrung der Einheitlichkeit [1]) des internat. Transportrechts [2]).

Das im Art. 4 ausgesprochene Prinzip findet auch Anwendung auf die besonderen Verträge zwischen Bahn und Absender. Richtiger wäre es wohl gewesen, gemäß dem deutschen Entwurfe [3]) ausdrücklich im Art. 4 auszusprechen, daß auch derartige Privatübereinkommen nur insofern, als sie dem I.U. nicht widersprechen, zulässig seien. Daß dies aber trotz dieser Unterlassung Rechtens, ergiebt sich nicht nur aus dem obligatorischen Charakter des I.U., sondern auch aus dessen Entstehungsgeschichte, indem im Kommissionsbericht auf der 2. Konferenz [4]) die Streichung mit ihrer Selbstverständlichkeit und mit der Absicht der Vermeidung eines Mißverständnisses begründet wurde.

Alle dem I.U. widersprechenden derartigen tarifarischen Transportbedingungen können auf internat. Transporte keine Anwendung finden. Sie sind nichtig — „elles seront considérées comme nulles et non avenues“ (Art. 4).

II. Geltungsdauer des I.U.

Das I.U. ist für jeden Vertragsstaat von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit trat, also vom 1. Januar 1893 [5]), gemäß Art. 60 auf 3 Jahre verbindlich. Es gilt als stillschweigend auf weitere 3 Jahre

1) Vgl. Prot. I S. LII.

2) Gegen Eger's Ansicht spricht auch, daß Ausf.-Best. § 1 A. 3 ausdrücklich erst die Vereinbarung von Eleichterungen gestatten. Wenn Eger S. 66 dies für eine Ausnahmevorschrift erklärt in Betreff der Regel, daß die polizeilichen Bestimmungen des I.U., d. h. die im Interesse der Ordnung und Sicherheit des internat. Eisenbahnbetriebes erlassenen, nicht abgeändert werden dürfen, so ist das nicht zutreffend, denn die Ausschließung der wertvollen Güter hat keinen polizeilichen Charakter.

3) Art. 1 c des deutschen Entwurfs hatte neben den besonderen Transportbedingungen der Tarife hinzugefügt: „oder welche zwischen den Transportgebern und den Eisenbahnen im voraus vereinbart werden“. Savigny-Frankreich regte an, jeder falschen Auslegung durch Aufnahme eines Verbots der Refaktien vorzubeugen. Demgegenüber betonte Gerstner-Deutschland, daß es sich hier nur um Vereinbarungen, welche dem Sinn und Geist des internat. Vertrags entsprechen, handle (Prot. I S. VIII, 64).

4) Prot. II S. 77.

5) Am 30. IX. 1892 erfolgte der Umtausch der Ratifikationsurkunden, so daß 3 Monate darauf die Wirksamkeit des I.U. nach Art. 60 A. 2 begann.

verlängert, falls von keinem Staate eine Kündigung erfolgte. Jedem Staat steht ein Rücktrittsrecht zu, aber nur mit der Maßgabe, daß er 1 Jahr vor Ablauf der 3-jährigen Vertragsperiode die übrigen Vertragsstaaten von dem beabsichtigten Rücktritt in Kenntnis setzt [1]). Die Kündigung auch nur seitens eines Staates hat die Aufhebung des I.U. auch für die übrigen Vertragsstaaten zur Folge, die, falls sie eine Fortdauer desselben wünschten, eine erneute Abschließung und Ratifikation des I.U. vornehmen müßten.

Im Einklange mit dieser 3-jährigen Vertragsdauer steht auch der eine organische Revision des I.U. regelnde Art. 59, welcher vorschreibt, daß wenigstens alle 3 Jahre eine Konferenz von Delegierten der Vertragsstaaten zusammentreten soll, um für notwendig erachtete Abänderungen und Verbesserungen vorzuschlagen. Auf Antrag von wenigstens einem Viertel der Vertragsstaaten kann eine solche Konferenz auch vor Ablauf der 3-jährigen Dauer zusammentreten (Art. 59 A. 2) [2]).

§ 6.

Die Transportpflicht [3]).

Gegenüber dem wirtschaftlichen Beförderungsmonopol [4]), welches die Macht der Verhältnisse den Bahnen verschaffte, mußte der Staat für den Schutz der volkswirtschaftlichen Interessen Sorge tragen. Das allgemeine Verkehrsinteresse, dem viele zwingende Normen unseres Eisenbahnrechts ihre Entstehung dankten, führte zur Aufstellung des Prinzips der Transportpflicht [5]) in fast allen Kulturstaaten, welches nahezu als eine Satzung des europäischen [6]) Rechts [7]) bezeichnet werden kann. Sie bildet auch ein grundlegendes Prinzip des im I.U. ver-

---

1) Die Kündigung müßte also jeweils vor 1. I. 1896, vor 1. I. 1899 u. s. w. erfolgen.

2) Von diesem Rechte wurde bereits Gebrauch gemacht, indem, wie S. 15, 31 f. erwähnt wurde, Konferenzen zur Vornahme von Aenderungen des I.U. am 5. und 17. Juni in Bern zusammentraten.

3) Art. 5 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 43; H.G.B. Art. 422; V.O. § 55, 56).

4) Vgl. über dieses faktische Monopol der Bahnen v. Stein S. 28.

5) Schott bei Endemann III S. 477 faßt den Transportzwang als „die staatliche Verkehrspflicht in civiler Form“ auf. Diese Charakterisierung ist nicht zutreffend, denn es handelt sich hier nicht um eine Verkehrspflicht des Staates, sondern um eine Verkehrspflicht der Eisenbahnverwaltung.

6) Vgl. Olivier p. 31.

7) In England besteht kein allgemeiner Transportzwang, nur das Verbot der Bevorzugung irgend eines Transportinteressenten. Vgl. Cohn Gust., II S. 77 f.

In der nordamerikanischen Union ist auch das Prinzip des Transportzwanges nicht anerkannt, doch werden dessen Wirkungen erzielt. So hat ein Urteil des höchsten Gerichtshofs des Staates New York eine Bahn zum Ersatz des Schadens verurteilt, der durch grundlose Verweigerung der Annahme des Guts zur Beförderung der Partei erwachsen ist. Vgl. v. d. Leyen, Nordamerikan. Eisenb., S. 378.

körperten internat. Eisenbahnrechts, das den Bahnen als eine Erweiterung der Transportpflicht auch eine direkte Verkehrspflicht unter einander auflegt [1]).

Dieser den Eisenbahnen im Gegensatze zu anderen Frachtführern auferlegte Rechtszwang, zum Abschlusse von Frachtverträgen wurde zum ersten Male in voller Schärfe anerkannt durch das deutsche H.G.B. (Art. 422), welches auch in dieser Frage vorbildlich wirkte [2]). An dieses Vorbild schloß sich auch an der deutsche Entwurf, nachdem der schweizer. Entwurf nicht gewagt hatte eine einheitliche Regelung dieser Transportpflicht für das ganze Vertragsgebiet vorzuschlagen [3]). Dieser dem Art. 422 H.G.B. im Wesentlichen folgende, allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechende Vorschlag (Art. 1 d) [4]) fand als Art. 5 mit geringfügigen Aenderungen auch Aufnahme in das I.U. [5]).

I. Art. 5 stellt aber, wie sein Vorbild, den Grundsatz der Transportpflicht nicht schlechthin, sondern nur unter gewissen Voraussetzungen auf. Durch die Transportpflicht wird gleichzeitig auch eine obligatorische Transportgemeinschaft der an dem konkreten Transporte beteiligten Bahnen geschaffen.

„Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internat. Verkehr zu übernehmen“ (Art. 5 A. 1).

Jede der auf der im Art. 1 bezeichneten Liste verzeichneten Bahnen (Vertragsbahn) ist verpflichtet, jeden ihr angebotenen internat. Eisen-

---

1) Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 43.

2) Während H.G.B. Art. 422 die Transportpflicht der Bahn nur für ihre eigene Strecke auferlegte, war durch die Reichsverf. Art. 42 u. 44 und durch das alte B.R. § 46 diese auf das ganze Reichsgebiet erstreckt worden. Sie ward durch das alte Ver.B.R. (Art. 9 zu § 46) auf das ganze Vereinsgebiet ausgedehnt. — Das schweiz. Tr.G. (1875) Art. 1 legte den schweiz. Bahnen diese Transportpflicht auf für alle in- und diejenigen ausländischen Bahnen, mit welchen die Annahmebahn im Verkehre steht.

3) Der schweizer. Entwurf Art. 1 hatte die Transportpflicht von dem internen Rechte der einzelnen Staaten abhängig gemacht, so daß ein internat. Transport unter denselben Voraussetzungen wie ein interner abgelehnt werden durfte, diese Lösung aber selbst als eine unvollkommene betrachtet. (Vgl. Kritik bei Eger, Einf., S. 59 f.)

4) Prot. I S. VIII, LII.

5) Dem Art. 5 entsprechen V O. § 6, 49, 55, 56; H.G.B. Art. 422; Ungarn § 425; Schweiz. Tr.G. (1893) Art. 5; Belg. Eis.Ges. a. 11, 28, 29, 32; Russisches E.G. a. 1, 2, 51; Niederländ. B.R. a. 42, 54, 55; vgl. auch Codice di co. a. 394 (Tariffe a. 2, 95, Vidari n. 72 ss.); Ital. Instruktion § 20.

In Frankreich hatte sowohl eine Ordonnance v. 15. XI. 1846 als a. 49 des Cahier des charges („la compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin — le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés“) das Prinzip der Transportpflicht ausgesprochen (ausgenommen sind namentlich Güter von sehr großer Länge und sehr großem Gewichte und die mit Nachnahme belasteten). Vgl. Sarrut n. 368 ss.

bahnfrachtvertrag abzuschließen. Ihre Ergänzung findet diese Bestimmung durch Art. 27, welcher die Annahmebahn für die Ausführung des Transports auf allen Bahnen der Beförderungsstrecke haftbar macht und jede folgende Bahn zur Ausführung des Transports verpflichtet. Die Grenze dieses Kontrahierungszwanges liegt in dem Inhalt des I.U. Es ist selbstverständlich, daß ein solcher Vertrag nur unter Beobachtung aller Bestimmungen des I.U. abgeschlossen und ausgeführt werden kann und muß, daß mithin andere als die hier aufgestellten Transportbedingungen weder vom Absender beansprucht werden können, noch von der Bahn zugestanden werden dürfen [1]).

II. Eine Ablehnung des Transports kann nur stattfinden beim Nichtvorhandensein einer der drei Voraussetzungen, an welche die Transportpflicht geknüpft ist.

1) Die 1. Voraussetzung ist die, daß der Absender sich den Bestimmungen des I.U. unterwerfe, nicht nur den ausdrücklich im I.U. selbst enthaltenen Ausf.-Best., sondern auch den gemäß Art. 4 von den einzelnen Bahnen und Bahnverbänden aufgestellten, dem Inhalt des I.U. nicht widersprechenden tarifarischen und reglementarischen Transportbedingungen. Diese Unterwerfung erfolgt durch die Unterschrift des Absenders in dem vorgeschriebenen Frachtbriefformular [2]), welches auf diese Anordnungen Bezug nimmt [3]).

---

1) Aus der Transportpflicht der Bahn folgt nicht, daß die Bahn in jedem Augenblicke Frachtverträge abschließen müsse. Es ist selbstverständlich, daß die Annahme der Güter nur in den reglementarisch festgesetzten Dienststunden erfolgen muß. So wird z. B. nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 43 Z. 3 (V.O. § 56 A. 3) an Sonn- und Festtagen gewöhnliches Frachtgut nicht und auch Eilgut an solchen nur zu bestimmten Stunden angenommen und ausgeliefert (a. a. O. Z. 4 über Bereitstellung der Wagen). Schweizer. Tr.G. 1893 Art. 5 A. 6 bestimmt, daß, abgesehen von den im Transport-Reglement festzustellenden Ausnahmen die Annahme der Sendungen und die Bereitstellung der Wagen oder die Ablieferung an den Sonntagen und hohen Festtagen nicht zu erfolgen brauche.

2) Diese Stelle im Frachtbriefformular lautet: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem I.U. über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen."

3) Wenn Gerstner S. 102 meint, daß man noch einen Schritt weiter gehen und im Sinne des I.U. vom Absender werde verlangen müssen, daß er sich auch den sonstigen allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwerfe, so kann dieser Auffassung in dieser Allgemeinheit nicht beigepflichtet werden. Solche Anordnungen sind nur innerhalb der Grenzen des I.U. zulässig (z. B. Expeditionsstunden, Beschränkung der Güterannahme an Sonntagen etc.). So halte ich nicht für gültig die von Gerstner angeführte Zusatzbestimmung des deutsch-französ. und deutsch.-ital. Tarifverbandes zu Art. 5 des I.U.: „Für solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursacht, kann die Vereinbarung von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden" Andere Beschränkungen seines Anspruchs auf Transport als die in Art. 5 aufgestellten braucht sich der Absender nicht gefallen zu lassen. Die Bahn, welche, falls der Absender die besondere

2) Die 2. Voraussetzung der Transportpflicht besteht darin, „daß die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist". Der Ausdruck „regelmäßige[1]) Transportmittel" steht zwar an Präzision der Fassung des schweizer. Tr.G. (1875)[2]) nach, dürfte aber doch nicht zu ernstlichen Bedenken Anlaß geben.

Nur die zur Bewältigung des regelmäßigen Verkehrs erforderlichen Transportmittel[3]) müssen seitens der Bahnverwaltungen angeschafft und an der Bedarfsstation verfügbar sein[4]); sie ist aber nicht verpflichtet, z. B. einen Reservewagenpark[5]) für Ausnahmefälle zu haben[6]). Die Bahnverwaltungen müssen nicht nur die auf Grund der Erfahrungen, der sorgsamen Beachtung der Statistik der Güterbewegung für den durchschnittlichen Jahresverkehr, sondern auch für den in regelmäßigen Zeitabschnitten (z. B. nach der Ernte) wiederkehrenden, also vorhersehbaren gesteigerten Verkehr[6]) erforderlichen Transportmittel zur Verfügung haben.

Hat die Bahnverwaltung die zur Bewältigung des regelmäßigen Verkehrs erforderlichen Transportmittel nicht und muß sie aus diesem Grunde den Abschluß von Frachtverträgen ablehnen, so wird sie dem Absender schadensersatzpflichtig[7]).

Bedingung sich nicht auferlegen läßt, die Beförderung verweigert, verletzt ihre Transportpflicht und wird ersatzpflichtig. Der Richter hat in jedem strittigen Falle (nach Art. 4) zu entscheiden, ob die tarifarische oder reglementarische Bestimmung dem I.U. widerspricht oder nicht.

1) Man hat, um den legislatorischen Gedanken schärfer zum Ausdruck zu bringen, im französ. Texte „moyens de transport réguliers" (Entwurf 1878) in „moyens ordinaires de transport" (Entwurf 1881) verändert. Vgl. de Seigneux p. 17.

Die italien. Tariffe a. 2 sagen: „coi mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili".

2) Art. 1 Z. 2: „daß die Transportmittel nicht infolge einer durch außerordentliche Umstände veranlaßten Geschäftsüberhäufung unzureichend sind".

3) Unter Transportmittel ist alles, was zur Ausführung des Transports dient, zu verstehen, sowohl Personal wie Material, nicht nur Lokomotiven und Wagen, sondern auch die zum Transport erforderlichen Einrichtungen (Geräte zum Wiegen, Verladen etc.) und Betriebsmaterialien (Kohlen, Wasser). Vgl. Eger III S. 189; v. Hahn II S. 702.

4) Die Reglements vor Erlassung des H.G.B. hatten „vorhandene", was durch „regelmäßige" Betriebsmittel ersetzt wurde. Dieser Ausdruck ging auch ins I.U. über. Die Bahn wird daher der Transportpflicht nicht ledig, wenn infolge mangelhafter Wagenverteilung die Wagen nicht am bestimmten Orte vorhanden sind. Vgl. Ruckdeschel S. 18.

5) Vgl. Waruschon-Jarociewicz S. 25.

6) Die Bahn kann daher den Transport ablehnen, wenn sie diesen nur mit für Ausnahmefälle bestimmten Transportmitteln, z. B. mit dem für Mobilmachung bestimmten Wagenpark, mit den zum Ersatze schadhafter und zur Aufrechthaltung eines geregelten Betriebs vorhandenen Reservemaschinen ausführen könnte (Eger bei Rassow XXXV S. 478).

7) Puchelt II S. 555 hält nur ein Einschreiten der Administrativbehörden für zulässig, aber mit Unrecht, denn die Bahn hat die Verpflichtung dem Absender gegenüber, für das Vorhandensein der regelmäßigen Transportmittel zu sorgen. Art. 5 A. 4, welcher dem Absender einen klagbaren Anspruch gewährt, hat dies zur Voraussetzung. Mit Puchelt

3) Die 3. Voraussetzung der Transportpflicht ist das Nichtvorhandensein „höherer Gewalt" — „sofern nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern" (Art. 5 Z. 3). Solche Umstände müssen in dem Augenblicke des Vertragsanerbietens, in welchem durch Annahme der Güter dieses zu einem Vertrage werden würde, vorhanden sein und die Wirkung einer Verhinderung des Transports haben. Nur dann kann die Bahn den Vertragsabschluß ablehnen. Von der nach diesem, aber vor Antritt der Reise eintretenden „höheren Gewalt" handelt Art. 18. Von diesem Begriffe wird weiter unten [1]) gesprochen werden [2]).

III. Besteht nur im Augenblick des Frachtvertragsanerbietens ein Ablehnungsgrund für die Bahn, so kann sie die Annahme verweigern, denn sie ist zur Annahme der Güter nur verpflichtet, „soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann" (Art. 5 A. 2), d. h. die Annahmepflicht besteht nicht, solange eine der drei angeführten Voraussetzungen der Transportpflicht nicht vorhanden ist. Die Bahn ist an und für sich nur zum Abschlusse von Frachtverträgen, nicht aber zu dem von Verwahrungsverträgen verpflichtet, wenn auch die Verwahrung von Gütern, deren Transport nicht sofort erfolgen kann, immerhin in einem Zusammenhang mit dem Frachtverkehr steht. Die Verpflichtung zum Abschlusse von solchen Verwahrungsverträgen bedarf einer besonderen partikulären Rechtsgrundlage. Art. 5 A. 2 macht das Bestehen der Verwahrungspflicht abhängig von den für die Versandtstation geltenden Vorschriften. Nicht nur für alle Versandtstationen Deutschlands, sondern für die des ganzen Gebiets des „Vereins" ist den Bahnen die Pflicht [3]) zur vorläufigen Verwahrung der ihr zugeführten Güter, deren

---

stimmt überein Gerstner S. 104, der dem Richter die Entscheidung über diese Frage des Verwaltungsrechts nicht vindicieren will, aber das richterliche Ermessen kann in Bezug auf die Auslegung der gesetzlichen Begriffe nicht eingeschränkt werden. Richtig auch Eger, I.U., S. 81.

1) Siehe § 20.

2) Die H.G.B. Art. 422 Z. 1, welche als erste Voraussetzung der Transportpflicht aufstellt, daß die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung sich zum Transporte eignen, ist nicht ausdrücklich ins I.U. herübergenommen worden, findet aber nichtsdestoweniger auch für dessen Geltungsgebiet Anwendung, denn die „an sich" nicht geeigneten Güter sind die nach Art. 2 u. 3 ausgeschlossenen, und die Bestimmungen des Art. 9 sind für jeden Absender wie alle anderen Vorschriften des I.U. bindend. Vgl. Schwab S. 69.

3) Eger bei Rassow XXXV S. 481 meint, daß die für den internen oder Verbandsverkehr bestehenden Vorschriften nicht ohne weiteres auf den internat. Transport Anwendung finden. Ich vermag dieser Auffassung nicht beizutreten, denn die „besonderen Vorschriften", von denen Art. 5 A. 2 spricht, sind nicht besondere Vorschriften für internat. Transport, sondern solche über vorläufige Verwahrung, die auch auf internat. Transporte Anwendung finden, da wo diese nicht ausgeschlossen sind. Daß die einschlägigen Bestimmungen der V.O. auf den internat. Verkehr anwendbar sind, sagt V.O. § 1. Nicht auf internat. Transporte anwendbar ist dagegen, weil bedingte Annahme mit Ausdehnung der Lieferfrist in Widerspruch mit dem I.U. steht, V.O. § 55 A. 3: „Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist

Beförderung nicht sofort erfolgen kann, auferlegt, aber nur soweit die Räumlichkeiten es gestatten. Ueber die Annahme der Güter zur vorläufigen Verwahrung stellt die Bahn dem Deponenten (Absender) eine Empfangsbescheinigung aus. Sie schließt im Gebiete des „Vereins" den Verwahrungsvertrag [1]) nur unter der Bedingung, daß der Absender im Frachtbriefe sein Einverständnis damit erkläre, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolge, wenn die Beförderung möglich ist (so Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 43 und V.O. § 55 A. 2).

Die Haftung der Bahn für die ihr zur einstweiligen Verwahrung übergebenen Güter ist nur die des Verwahrers [2]), nicht die des Frachtführers.

Wie in Deutschland und im Gebiete des „Vereins" sind auch in anderen Vertragsstaaten die Bahnen zum Abschlusse von Verwahrungsverträgen ermächtigt [3]).

Erst mit Eintritt der Beförderungsmöglichkeit, dann aber auch

---

die Eisenbahn berechtigt, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transporte annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender hat sein Einverständnis auf dem Frachtbrief zu erklären und auf dem Frachtbriefduplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzuteilen."

1) Für die vorläufige Verwahrung wird in der Regel eine tarifmäßige Lagergebühr erhoben.

2) Die am Versandt-(Verwahrungs-)orte geltenden landesrechtlichen Grundsätze über Hinterlegung kommen hier zur Anwendung. — In Oesterreich haben die Bahnen vereinbart, bis auf Widerruf „die Frachtführerhaftung des I.U. auch auf Feuerschäden (mit Ausschluß der vis major) an jenen Parteigütern anzuwenden, welche vor Abschluß des Frachtvertrags oder nach dessen Erfüllung durch eine Bahnverwaltung auf einer ihrer Stationen oder auf zugehörigen Lagerplätzen entgeltlich verwahrt werden" (Handelsminist.Entschl. v. 5. XI. 1891 bei v. Buschman S. 126).

3) So ermächtigt die ital. Instruktion § 20 die Stationen, Güter, deren Transport nicht sofort ausgeführt werden kann, in einstweilige Verwahrung zu nehmen, soweit letztere thunlich ist. Die für den internen Verkehr geltenden Bestimmungen bleiben maßgebend. „In diesem Falle erhält der Aufgeber den Duplikatfrachtbrief, der eine Quittung über den Empfang der Ware bildet, nicht ausgeliefert, sondern eine provisorische Empfangsbescheinigung über die Niederlage des Gutes, während der Duplikatfrachtbrief mit dem Originalfrachtbrief aufbewahrt wird. Das abgestempelte Duplikat wird gegen Rückgabe der provisorischen Empfangsbescheinigung erst ausgeliefert, sobald der Versandt des Gutes zur Ausführung kommt".

Nach schweiz. Tr.G. (1893) Art. 5 sind die Eisenbahnen verpflichtet, die Güter, welche nicht rechtzeitig verladen oder aus Gründen des Betriebs nicht unmittelbar befördert werden können, unentgeltlich in ihren Schuppen oder, wenn die Natur des Gutes es erlaubt, auf den Lagerplätzen zu lagern.

In Frankreich (Picard IV p. 691) besteht eine solche Verpflichtung der Bahn zur vorläufigen Verwahrung der Frachtgüter nicht.

sofort verwandelt sich der Verwahrungsvertrag in einen Frachtvertrag, dessen formeller Abschluß gemäß Art. 8 A. 1 durch Aufdrückung des Datumstempels auf den Frachtbrief bewirkt wird. Von diesem Zeitpunkt an, der für den Anfang der Lieferfrist maßgebend ist, hat die Bahn dann auch die Verantwortung für Verlust und Beschädigung nach den Grundsätzen des Art. 29 ff. zu tragen.

IV. Die Transportpflicht schließt in sich noch eine weitere Beschränkung der Bahnverwaltung durch Aufstellung des Grundsatzes der Priorität für die Reihenfolge der Beförderung, des Verbots der Begünstigung eines Absenders vor einem anderen betreffs der Zeit der Beförderung.

Art. 5 A. 3 [1]) verordnet: „Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind“ [2]).

Von diesem Prinzipe sind zwei Ausnahmen zugelassen worden. Es darf nämlich die Bahn bei der Beförderung von der Reihenfolge der Auflieferung abgehen:

1) Aus zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebs. Die Technik, die Einrichtungen des Eisenbahnbetriebs müssen also mit Notwendigkeit ein solches Abweichen von dem Grundsatz der Priorität fordern, es dürfen nicht nur Bequemlichkeitsrücksichten der Abfertigungsstelle dieses wünschenswert erscheinen lassen [3]).

Solche Gründe liegen vor z. B. in der Bevorzugung der Eilgüter gegenüber den Frachtgütern, der Züge für gewisse Arten von Gütern (Kohlen, Getreide, Bier, Petroleum) gegenüber den Zügen für andere Waren, ganzer Wagenladungen gegenüber Stückgütern, kleinerer Collis, welche noch beigepackt werden können, gegenüber größeren [4]).

Derartige aus objektiven Gründen entspringende Bevorzugungen sind auch, wenn sie einzelnen Klassen von Absendern oder einzelne

---

1) Dem Art. 422 A. 3 H.G.B. nachgebildet. — Man hat lediglich zur Sanktionierung dieses Grundsatzes das Prinzip der Transportpflicht ins H.G.B. aufgenommen, nachdem gerade auf diesen Punkt seitens des Handelsstandes das allergrößte Gewicht gelegt worden war (Prot. z. H.G.B. S. 5038).

2) Nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 43 Z. 7 (V.O. § 56 A. 5) haben die Bahnen Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann.

In Oesterreich werden mittelst des Pausierverfahrens Kopien der Frachtkarten und Verladescheine zu diesem Zwecke hergestellt (v. Buschman S. 129).

Auch in Frankreich sind die Güter nach der Reihenfolge der Auflieferung in ein Register einzutragen (Picard IV p. 678).

Nach belg. Eis.G. Art. 32 wird, wenn Verladung nicht sofort erfolgen kann, der Antrag auf Beförderung durch Einschreibung in ein besonderes Register und außerdem auf Verlangen des Absenders durch eine Bescheinigung festgestellt, in der Tag und Stunde der Uebergabe an die Verwaltung bezeichnet ist.

3) Vgl. Eger bei Rassow XXXV S. 483.

4) Vgl. v. Hahn II S. 712; Eger III S. 174 f.

Interessenten immer wieder zu gute kommen, doch zulässig. Es sind keine Begünstigungen Einzelner aus subjektiven Rücksichten. Diese genießen nur die Reflexwirkungen von Anordnungen der Bahnverwaltungen. Ob diese in concreto stets durch zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs veranlaßt sind, muß dann eventuell durch Richterspruch [1]) entschieden werden.

2) Eine zweite Ausnahme bilden Gründe des öffentlichen Interesses. Dies geht über das rein staatliche Interesse hinaus. Die Ausnahme kann eintreten, wo Rücksichten auf das Gemeinwohl in Frage kommen, mithin nicht nur z. B. bei Truppentransporten im Falle eines Krieges, sondern auch bei Notständen, die durch Mißernte, Ueberschwemmung, Brand verursacht worden sind [2]).

Das öffentliche Interesse findet keine Schranke an den staatlichen Grenzen, sondern bei dem durch die modernen Verkehrsbeziehungen hochgesteigerten innigen Zusammenhang der internationalen politischen, socialen und wirtschaftlichen Interessen könnte selbst bei einem in einem Nichtvertragsstaate ausgebrochener Notstand, ganz abgesehen von einer möglichen Rückwirkung auf die Zustände des Staates, dem die Versandtstation angehört, das öffentliche Interesse im Sinne des Art. 5 als Ausnahme von dem Prioritätsprinzip geltend gemacht werden.

V. „Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels (5) begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens“ (Art. 5 A. 4). Mit der Anerkennung dieses Grundsatzes hat man die öffentlich-rechtliche Transportpflicht der Bahnen auch zu einer civilrechtlich-geschützten gemacht, so daß man dem durch eine Verletzung dieser Transportpflicht Geschädigten neben der Möglichkeit im Beschwerdeweg bei der Bahnaufsichtsinstanz einen gerichtlich verfolgbaren Schadensersatzanspruch gewährte. Dieser kann gegen die Bahnverwaltung nicht nur erhoben werden wegen ungerechtfertigter Verweigerung des Transports [3]) (und wegen Ablehnung der landesrechtlich oder reglementarisch vorgeschriebenen Annahme zur vorläufigen Verwahrung), sondern auch wegen unzulässiger Begünstigung Einzelner durch Nichtbeachtung des Prioritätsprinzips.

---

1) Die Zuziehung von Sachverständigen (Bahnbeamte, Industrielle) kann in diesem Falle notwendig werden.

2) Es ist zweifellos im öffentlichen Interesse gelegen, bei einer übermäßigen Verteuerung der Lebensmittel, der Kalamität in gewissen Gegenden durch rasche Eisenbahnzufuhren abzuhelfen oder vorzubeugen. Auch wenn infolge eines Bergarbeiterstrikes der Kohlenmangel für einzelne Industriebezirke Einstellung des Fabrikbetriebs und Arbeitslosigkeit verursachte, kann eine Bevorzugung der Kohlentransporte aus anderen Gegenden gegenüber früher zum Transport angenommenen Gütern unter dem Gesichtspunkte des öffentlichen Interesses eintreten.

3) Für eine solche Klage auf Abschließung eines Frachtvertrags würde in Deutschland § 774 der R.Civ.Proz.O. maßgebend sein.

Der Geschädigte hat nicht nur dieses Fundament der Klage, die Verletzung der Transportpflicht, sondern auch die Höhe des Schadens und den ursächlichen Zusammenhang zwischen dieser Verletzung der Transportpflicht im weiteren Sinne und den erlittenen Schaden zu beweisen.

Die Beweispflicht des Geschädigten erstreckt sich nur auf die Thatsache der Nichtannahme des angebotenen Frachtvertragsanerbietens seitens der Bahn. Diese hat dann einredeweise das Vorhandensein eines ihre Transportpflicht aufhebenden Umstandes zu beweisen [1]).

Der Ersatzanspruch ist selbst dann begründet, wenn das Gut noch innerhalb der Lieferfrist angekommen ist [2]), sofern eben nur ein Schaden durch die Verletzung des Art. 5 hervorgerufen worden ist.

Der Schadensersatzanspruch [3]) umfaßt den wirklichen Schaden und den entgangenen Gewinn [4]).

§ 7.

Die obligatorische Transportgemeinschaft [5]).

Das Prinzip der Transportpflicht der Bahn erweitert sich zu einem direkten Verkehrszwange, indem die für jede Bahn des Vertragsgebiets durch Art. 5 begründete Pflicht zur Uebernahme der Beförderung von Gütern auch die zur direkten Weiterbeförderung über die eigene Bahnstrecke hinaus bis zur Ablieferungsstation umfaßt [6]), d. h. alle der Annahmebahn folgenden Bahnen sind ihrerseits zur Uebernahme der Sendung und zum Beitritt zum internat. Frachtvertrage verpflichtet (Art. 27 A. 2). Diese Anschlußbahnen können die Uebernahme der Sendung, falls der Frachtvertrag den Bestimmungen des I.U. gemäß abgeschlossen ist, nicht verweigern. Auf Grund eines einheitlichen, von der Annahmebahn mit

---

1) Vom Kläger den Nachweis des Nichtvorhandenseins höherer Gewalt oder der Möglichkeit der Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln verlangen, heißt oft ihn rechtlos machen, weil ihm die zur Führung eines derartigen Beweises erforderlichen Materialien nicht zu Gebote stehen. Richtig verweist Gerstner S. 110 auf die Analogie mit Art. 5 A. 3, wo die Beweislast der Bahn ausdrücklich anerkannt ist.

2) Vgl. v. Hahn II S. 714.

3) Ueber die verschiedenen Schadensfälle vgl. Schott bei Endemann, Handb., III S. 483.

4) Der Nachweis der Schadenshöhe liegt dem Kläger ob. Dieser ist unter Umständen schwierig, z. B. wenn die Begünstigung eines Konkurrenten stattgefunden hat, so daß bei einem Wechsel der Konjunktur die Waren nicht abgesetzt oder der früher erzielbare Gewinn nicht erlangt werden konnte. Die Reihenfolge der Güterabfertigung wird durch die vorgeschriebenen Einrichtungen konstatiert (S. 46 Anm. 2).

5) Art. 5, 20 (21) 23, 27 A. 1 u. 2, 47 ff., 57 A. 5.

6) Ein solcher direkter Verkehrszwang zwischen den Bahnen zweier oder mehrerer Staaten konnte bisher nur auf dem Wege der Vereinbarung hergestellt werden. So z. B. für den „Verein“ durch B.R. (alt) § 46 (vgl. noch Uebereinkommen zum B.R. Art. 9 ff.).

dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrags vollzieht sich der internat. Transport eines mit einem durchgehenden Frachtbriefe aufgegebenen Gutes auf der ganzen Transportstrecke als ein einheitliches Rechtsgeschäft.

Diese Bahnen bilden in Bezug auf den konkreten Transport eine Societät [1]), eine obligatorische (gesetzliche) Transportgemeinschaft [2]). Das Berner Vertragswerk hat ein überaus wichtiges Prinzip aufgestellt, indem es die in der Liste verzeichneten Bahngesellschaften oder Bahnfisci, soweit Staatsbahnen in Betracht kommen, zwingt bei Beteiligung an einem internat. Transporte eine Transportgemeinschaft zu bilden, so daß die an einem konkreten internat. Transporte beteiligten Bahnen als eine wirtschaftliche und juristische Einheit erscheinen [3]). Als gesetzlicher Vertreter (institor) dieser Transportgemeinschaft hat die Annahmebahn den Frachtvertrag mit dem Absender abgeschlossen, und die folgenden Bahnen treten diesem ursprünglichen Vertrage successive und stillschweigend (per facta concludentia) [4]) durch Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe bei.

Dieses Prinzip der Transportgemeinschaft, welches als eine gesetzliche Verpflichtung unabhängig vom Willen der einzelnen Bahnen im Interesse der Förderung des internat. Verkehrs eingeführt wurde, ist eines der Fundamente des I.U. Diese die in- und ausländischen Bahnen in gleicher Weise beherrschende Gemeinsamkeit beeinflußt die finanziellen Interessen der Vertragsbahnen in tief eingreifender Weise [5]). Deshalb war es so schwierig, in diesem Punkte eine Einigung zu erzielen, da die Staaten es ablehnten, eine unbedingte Garantie für die in ihrem Gebiete betriebenen Bahnen zu übernehmen. Die Staaten haben nun die verantwortungsvolle Aufgabe, bei der Aufnahme der Bahnen ihres Gebiets in die Liste (Art. 1), welche diese zu kreditwürdigen stempelt, mit größter Gewissenhaftigkeit zu verfahren.

Als die bedeutsamste Konsequenz [6]) der Transportgemeinschaft ergiebt sich die Solidarhaftung aller an einem Transporte beteiligten Bahnen für die frachtbriefmäßige Ausführung des Transports (Art. 27), neben welcher namentlich noch der Zwang zur Kreditgewährung für Fracht und aus dem Frachtvertrage sich ergebende Frachtforderungen hervorzuheben ist. Diese Pflicht zur gegenseitigen Kreditgebung in Bezug auf diese Forderungen im Kontokorrentverkehr, so daß nicht die einzelnen Rechnungsposten ausgeglichen werden, sondern der Saldo des

---

1) Vgl. Koch II S. 84. Eger in Annalen 1892, S. 795, der die übrigen Konstruktionsversuche aufführt.

2) Dieser Ausdruck dürfte den Vorzug verdienen vor dem „Zwangsgemeinschaft".

3) Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 45.

4) Schott bei Endemann, Handb., III S. 439.

5) Auf diese Konsequenzen macht aufmerksam die Denkschrift des Vereins, S. 4.

6) Vgl. über die Ausflüsse der Transportgemeinschaft Gerstner in E.V.Z. 1892, S. 779 f.

Credit bezw. der des Debet nach Ablauf der Rechnungsperiode herausbezahlt oder gefordert werden kann, statuiert Art. 23 A. 3.

Um die Bahnen gegen Rechtsnachteile zu sichern, welche ihnen aus ihrer Beteiligung an der Transportgemeinschaft erwachsen könnten, schützt Art. 23 A. 4 und 5 sie in gewissem Umfange gegen Arrestanlegung und Pfändung der gegenseitigen Forderungen und ihres rollenden Materials.

Der Gedanke der Gemeinschaft kommt ferner darin zum Ausdruck, daß die Gesamtfracht und die übrigen Forderungen als ein Ganzes entweder von der Annahmebahn (bei frankierten Sendungen) oder von der Ablieferungsbahn als dem Geschäftsführer der übrigen Bahnen (socii) unter eigener Verantwortung einzuziehen und diesen die ihnen zukommenden Frachtanteile auszuzahlen und erforderlichenfalls das Pfandrecht für die Gemeinschaft auszuüben ist (Artt. 20, 21 und 23 A. 1).

Die Erleichterung der Abwicklung der aus dieser Kreditgebungspflicht entstandenen finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Bahnen gehört zu den Aufgaben des Centralamts, welches namentlich auch die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Bahnen unter einander zu fördern hat (Art. 57 A. 5) [1]).

Wenn auch die Solidarhaftung jeder der am Transporte beteiligten Bahnen anerkannt ist, so versteht sich doch diese Haftungsverbindlichkeit nur vorbehaltlich des Rückgriffs der Bahn, welche eine Entschädigung geleistet hat, gegenüber den Bahnen, welche den Schaden verursacht haben. Dieses Recht des Rückgriffs ist materiell und formell im Einzelnen geregelt in Art. 47 ff. Hiervon sowie von den anderen Rechtswirkungen der Transportgemeinschaft wird unten noch eingehender zu reden sein.

Schließlich kommt die Transportgemeinschaft auch in Bezug auf die Lieferfrist zur Erscheinung, indem eine einheitliche Gesamtlieferfrist für die ganze Transportstrecke berechnet und nur deren Ueberschreitung dem Publikum gegenüber vertreten wird [2]) (Art. 14, Ausf.-Best. § 6).

---

1) Die Transportgemeinschaft, welche den Transport einheitlich gestalten und möglichst ungehindert durchführen soll, kann diesen Zweck oft nur erfüllen, die Lieferfristen nur einhalten durch Ueberleitung der Wagen ohne Umladnng (vgl. Gerstner, E.V.Z. 1891, S. 779). Damit dies aber ungehemmt und gefahrlos geschehen konnte, mußten die Mobilien der Bahn im fremden Staate, ebenso wie die Forderungen der Bahnen aus internat. Transporten, gegen Arrestanlegung nnd Pfändung im Auslande gesichert werden. Diese Sichernng gewährt Art. 23 A. 4 und 5.

2) Vgl. hierüber § 15.

ZWEITER ABSCHNITT.

Abschlufs und Inhalt des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrags.

§ 8.

Wesen und Abschlufs des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrags.

I. Wesen des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrags.

Ein internat. Eisenbahn-Frachtvertrag ist ein zwischen dem Absender und einer Vertragsbahn abgeschlossener Vertrag, welcher diese verpflichtet, das ihr mit einem durchgehenden Frachtbrief übergebene Gut an die in einem anderen Vertragsstaate liegende Bestimmungsstation zu befördern und an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der Fracht u. s. w. und gegen Bescheinigung abzuliefern.

Der internat. Frachtvertrag ist ein auf Grundlage der Werkverdingung (locatio conductio operis) aufgebauter eigenartiger [1]) Vertrag.

Am Frachtvertrage sind beteiligt:

1) Der Absender [2]) (expéditeur), diejenige Person, welche den Frachtvertrag im eigenen Namen mit der Bahn abschließt oder durch einen Anderen abschließen läßt [3]).

2) Die Bahn [4]), welche den Transport des ihr übergebenen Gutes auszuführen übernimmt, den Frachtvertrag mit dem Absender abschließt (als Vertreter aller Transportbahnen).

---

1) Durch die Grundsätze des receptum modifiziert. Vgl. Eger I S. 14 und die daselbst Citierten betreffs des deutsch-rechtlichen Frachtvertrags; Meili, Recht d. Verkehrs-Anst., S. 44. Für eine locatio conductio operis erklärt ihn Thöl III S. 11; Cosack S. 372. Code civ. a. 1779 bezeichnet ihn als espèce de louage d'ouvrage et d'industrie, während ihn auch die französ. Doktrin als contrat mixte auffaßt. So Duverdy n. 1; Sarrut n. 2; ebenso die italienische, Levi, Contratto, p. 14; für das schweizer. Recht vgl. Vogel S. 16.

2) Vom Absender geht der Antrag zum Abschlusse von Frachtverträgen aus, den die Bahn annimmt. In den Betriebsreglements und Tarifen stellen die Bahnverwaltungen nur die Transportbedingungen auf, unter denen sie Frachtverträge abschließen, konkrete Vertragsanerbieten der Absender annehmen. Vgl. Goldschmidt, Z. XXVI S. 610; Regelsberger bei Endemann II S. 428; Laband II S. 126.

3) Statt vom „Absender" wird auch vom „Aufgeber" oder „Versender" gesprochen. Als Versender bezeichnet man namentlich den Kommittenten, der den Spediteur (Absender) zum Abschlusse von Frachtverträgen für seine, des Kommittenten Rechnung beauftragt.

4) Die den Vertrag abschließende Bahn heißt „Versandtbahn" (chemin de fer expéditeur), die Bahn dagegen, welche das Gut nach Beendigung des Transports abzuliefern hat, „Empfangsbahn", „Ablieferungsbahn" (chemin de fer destinataire oder chemin de fer dernier transporteur).

3) Der Empfänger (Destinatär, Adressat, destinataire), diejenige Person, an welche nach dem Frachtbriefe (oder auf Grund nachträglicher Verfügung, Art. 15) das Gut abgeliefert werden soll.

Der Eisenbahn-Frachtvertrag ist Realkontrakt [1]) und zugleich Formalkontrakt. Realkontrakt, indem er zu Stande kommt nur durch Hingabe und Annahme des Gutes; Formalkontrakt, indem seine Gültigkeit bedingt ist durch die bestimmte Form, Ausstellung und Uebergabe des Frachtbriefs; dieser ist ein Essentiale des Vertrags. Erst die Uebergabe des Gutes und der Vollzug der bestimmt gebotenen Förmlichkeit (Schriftlichkeit — Frachtbrief) begründet die obligatorische Wirkung; vorher ist keinerlei Verpflichtung für die Bahn entstanden [2]).

Geht die Anweisung des Empfängers auf Weiterbeförderung des Gutes an den Dritten an eine andere (als die Bestimmungs-)Station, so handelt es sich um Abschließung eines neuen internen oder internat. Frachtvertrags, in welchem der ursprüngliche Empfänger (Adressat) als Absender, der Dritte aber als Empfänger erscheint. Ersterer haftet auch für alle aus dem ursprünglichen Frachtvertrage hervorgehenden Verpflichtungen [3]).

II. Abschluß des internationalen Frachtvertrags [4]).

Der Abschluß des internat. Frachtvertrags erfolgt nicht formlos, sondern er verlangt zu seiner rechtsgültigen Entstehung zwei Akte:

a) Uebergabe und Annahme des Gutes zur Beförderung; außerdem
b) Annahme des vom Absender ausgestellten internat. (durchgehenden) Frachtbriefs seitens der Versandtstation.

Es besagt Art. 8 A. 1:

„Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist.

---

1) Nicht richtig Eger, I.U., S. 146, der ihn als Konsensualvertrag bezeichnet.

2) Vgl. de Seigneux p. 22.

3) So wird auch richtig in einem Erkenntnisse des R.O.Handelsger. entschieden: Ein über eine Sendung Mehl in Orel ausgestellter Frachtbrief lautete an X in Berlin. Nach Ankunft der Sendung in Berlin hat X den Frachtbrief nach Zahlung der bis dahin entstandenen Fracht eingelöst und darauf Weiterbeförderung an Y in Braunschweig verfügt. Später stellte sich heraus, daß für die Strecke Orel-Berlin zu wenig Fracht bezahlt war, auf deren Nachzahlung X verklagt wurde, welcher den Einwand mangelnder Passivlegitimation erhob, da nicht er, sondern Y in Braunschweig der eigentliche Empfänger sei. Das R.O.Handelsger. verwarf diese Einrede mit der Begründung: „den Frachtbrief in Berlin angenommen zu haben, giebt Verklagte zu. Das Frachtgut hat sie zwar in Berlin der Bahn nicht abgenommen, aber der Verfügung, das im Gewahrsam der Bahn gebliebene Frachtgut nach Braunschweig weiter zu befördern, ist gleiche Wirkung beizumessen, wie wenn Verklagte das Frachtgut angenommen und zur Weiterbeförderung aufgegeben hätte. Es ist daher dem Appellationsrichter darin beizutreten, daß eine derartige Disposition eine Annahme des Gutes und der Frachtbriefe in sich schließt“ (E.V.Z. 1877, S. 1112).

4) Art. 8 (H.G.B. Art. 391; V.O. § 54).

Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt."

Gut und Frachtbrief werden vom Absender der Bahn zur Beförderung angeboten und müssen, falls beide den Vorschriften des I.U. entsprechen, wenn kein Ablehnungsgrund besteht (Art. 5), von dieser angenommen werden.

Perfekt ist daher der Frachtvertrag in dem Augenblicke, in welchem die Versandtstation Gut und Frachtbrief zur Beförderung (nicht nur zur vorläufigen Verwahrung) annimmt. Der Abschluß, die rechtsgültige Entstehung des internat. Frachtvertrags wird durch die Aufdrückung des Tagesstempels auf dem Frachtbriefe seitens der Versandtexpedition bekundet. Der Annahmewille der Bahn, die Willensübereinstimmung der Kontrahenten kommt in dieser Abstempelung zum Ausdruck („la gare expéditrice constate l'acceptation" besagt der französ. Text) und wird durch sie, wenn auch nicht ausschließlich durch sie [1]), bewiesen [2]).

Die Abstempelung hat Zug um Zug, d. h. unverzüglich nach vollständiger Auflieferung des in dem Frachtbriefe verzeichneten Gutes zu erfolgen. Es ist somit nicht in das Belieben der Annahmeexpedition gestellt, wann sie diese Abstempelung vornehmen will, sondern der Absender hat einen Anspruch darauf, daß dies sofort nach vollständiger Auflieferung, also bei Wagenladungstransporten, sobald das letzte Stück der im Frachtbrief verzeichneten, successive angefahrenen Güter aufgeliefert und von der Bahnexpedition zur Beförderung angenommen ist, geschehe. Diese Abstempelung muß auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart (Art. 8 A. 2) vorgenommen werden [3]).

Das Erfordernis der Abstempelung erscheint gerechtfertigt in Hinblick auf die große Wichtigkeit, welche diesem Datumstempel zukommt. Die Abstempelung ist nicht wesentlich, sie ist nicht notwendig zur Perfektion [4]) des Frachtvertrags [5]), aber sie beweist in der Regel den Zeit-

---

1) Es kann in einem Einzelfalle der Beweis eines früheren (vor der Abstempelung) Abschlusses des Frachtvertrags in anderer Weise geführt werden (R.G. II S. 58).

2) Die Abstempelung erfolgt durch einen Beamten der Güterexpedition der Versandtstation, und die Vermutung spricht dafür, daß der Stempel von dem dazu befugten Beamten aufgedrückt worden ist, weil nach dem regelmäßigen Geschäftsgange nur dieser Beamte über den Stempel verfügen kann (R.O.H.G. IX S. 440).

3) Wird durch einen solchen Antrag eine Transportverzögerung herbeigeführt, so hat sich dies der Absender selbst zuzuschreiben, denn die Bahn ist nicht verpflichtet, ihn zur Abstempelung zu ziehen, wenn er es nicht verlangt.

4) Vgl. auch Rutz S. 35.

5) Nach dem schweizer Entwurf würde die Abstempelung ein Essentiale gebildet haben — auch die Fassung des § 49 B.R. (alt) ließe diese Deutung zu. Deshalb schlug der deutsche Entwurf die jetzige Fassung vor. Sonst würde die aus Versehen unterbliebene Abstempelung seitens der Bahn, ein häufig vorkommender Fall, die Wirkung gehabt haben, daß der nach einem internat. Frachtbriefe beförderte Transport nicht nach internationalem, sondern nach internem Rechte hätte beurteilt werden müssen (Prot. I S. XI, LII).

punkt des Vertragsschlusses, welcher für den Beginn der Haftpflicht und die Berechnung der Lieferfrist und der Frachtsätze [1]) maßgebend ist, in einer äußerlich scharf hervortretenden Form [2]).

„Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag“ besagt Art. 8 Abs. 3, welcher erst in der 2. Konferenz aufgenommen wurde. Diese Bestimmung bietet einige Schwierigkeit, da der gesetzgeberische Gedanke nicht in voller Klarheit hervortritt. Soll nur der abgestempelte, nicht aber der ungestempelte Frachtbrief Beweisurkunde sein [3])?

Es handelt sich, wie die Kommission in der Begründung ihres Vorschlags ausführt [4]), um Aufnahme einer dem Art. 391 H.G.B. und den Normen anderer Gesetze [5]) entsprechenden Bestimmung, also um Aufstellung des Prinzips, daß der Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag diene. Der Zusatz: „der mit dem Stempel versehene“ Frachtbrief hat eben nur den Normalfall der vorschriftsgemäßen Abstempelung im Auge.

Da der Frachtbrief aber nicht nur Beweis-, sondern auch dispositive- [6]), Vertragsurkunde ist, so kommt schon darum auch dem ungestempelten Frachtbrief Beweiskraft über den Vertragsschluß zu. Ebenso wie Art. 391 H.G.B., auf welchen sich die Kommission berief, nur den Satz feststellen will, daß der Frachtbrief, obwohl er einseitige Skriptur sei, Beweiskraft habe [7]) und nicht nur Beweis mache gegen den Aussteller, welcher ihn unterschrieben habe, sondern auch gegen den Fracht-

---

1) Die die Abstempelung versäumende Verwaltung haftet den im Transport folgenden eventuell für die daraus erwachsenden Nachteile (vgl. Art. 47).

2) Vgl. R.G. II S. 57 f.

3) Eger (Kohler u. Ring, Archiv, VI S. 137) unterscheidet dahin, daß der gestempelte Frachtbrief als eine von beiden Parteien gezeichnete Urkunde den vollständigen Beweis, welchen nach Landesrecht eine von beiden Teilen vollzogene Vertragsurkunde mache, der nicht gestempelte (aber angenommene) Frachtbrief, welcher an sich zwar gleichfalls den Abschluß des Frachtvertrags beweise, nur den Beweis liefere, welchen nach Landesrecht eine nur von einer Seite vollzogene, von der anderen Seite nur durch stillschweigende Annahme agnoszierte Urkunde liefere. Diese Interpretation deutet meines Erachtens mehr in den Satz hinein, als in diesem ausgedrückt ist.

4) „In Abs. 3 glaubt die Kommission die Aufnahme einer Bestimmung vorschlagen zu sollen, welche in Uebereinstimmung mit dem 1. Abs. des Art. 391 des deutschen H.G.B. und den Bestimmungen anderer Gesetzgebungen festsetzt, daß der von der Eisenbahn angenommene Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag dient“ (Prot. II S. 84).

5) Code de com. a. 101: la lettre de voiture forme un contrat (forme ist juristisch ungenau, sollte richtiger constate heißen — Duverdy n. 9).

Codice di com. a. 388; niederländ. H.G. Art. 90; schweizer Tr.G. (1875) Art. 8.

6) Der Frachtbrief ist für die Entstehung des in ihm verbrieften Rechts notwendig, dient zur Perfektion desselben, ist daher auch dispositive Urkunde (vgl. Brunner bei Endemann, Handb., II S. 144 f.). Das übersieht Gerstner S. 153.

7) Prot. z. H.G.B. S. 1228.

führer und Empfänger, welche ihn nicht unterschrieben haben[1]), soll dies auch für den internat. Frachtbrief gelten, und die irrtümlich unterlassene Abstempelung[2]) hat nur die Wirkung, daß die Annahme von Frachtbrief und Gut und der Zeitpunkt derselben, welcher in der Regel durch den Stempel bewiesen wird („Zeichen der Annahme“), wenn bestritten, durch andere Beweismittel zu erweisen ist.

Die Beweiskraft des Frachtbriefs erstreckt sich auf den gesamten Inhalt des Frachtvertrags, nicht nur auf die gegenseitigen Rechte und Pflichten des Absenders und der Bahn, sondern er bildet auch die Grundlage für die rechtlichen Beziehungen des Empfängers zur Bahn. Der Frachtbrief ist aber nicht ausschließliches Beweismittel, er erzeugt nur eine Rechtsvermutung für die Richtigkeit der in ihm bekundeten Thatsachen dafür, daß, wie Thöl (III S. 19) sagt, „dem Inhalt des Frachtvertrags der des Frachtbriefs entspreche“, bis zum Beweise des Gegenteils[3]). Jeder der Beteiligten kann durch andere Beweismittel[4]) die Unrichtigkeit derselben darthun, z. B. die Thatsache der verspäteten Abstempelung, der Nichtannahme des Gutes durch die Versandtstation trotz erfolgter Abstempelung.

Eine Ausnahme von der Regel der Beweiskraft des Frachtbriefs besteht aber nach Art. 8 A. 4 bezüglich der Angaben über Gewicht und Stückzahl der Güter, deren Aufladen vom Absender[5]) selbst besorgt wird. Die Voraussetzungen der Zulässigkeit einer solchen Selbstaufladung werden durch allgemeine (Tarife) oder spezielle Vereinbarung der Bahnen mit dem Publikum, soweit eine solche landesgesetzlich zulässig ist, bestimmt.

Liegen diese Voraussetzungen vor, was nur bei Wagenladungsgütern[6]) der Fall ist, so liefern die Gewichts- und Stückzahlangaben des Frachtbriefs keinen Beweis gegen die Bahn. Nur dann bleiben diese Angaben auch bei Selbstverladung gegen die Bahn beweiskräftig, wenn die Bahn dieselben kontrolliert, d. h. eine Nachwiegung bezw. Nachzählung vorgenommen und dies auf dem Frachtbriefe (durch Aufdrückung des Wiegestempels[7]) oder sonstwie) beurkundet hat, also unter der doppelten Voraussetzung der Nachprüfung und der Bescheinigung.

1) So richtig Eger I S. 43.

2) Die Bahn ist für den infolge der Unterlassung der Stempelung durch die Abgangsstation entstandenen Schaden verantwortlich. Vgl. Ital. Instr. § 11.

3) Vgl. Prot. z. H.G.B. S. 782.

4) z. B. durch Zeugen, durch die die Reihenfolge der Güterabfertigung bekundenden Register, durch Recherchen der Bahnverwaltung. Vgl. Ruckdeschel S. 51; für Belgien Lanckman n. 351.

5) In der ursprünglichen Fassung war entsprechend dem Art. 31 Z. 3 auch „das Abladen durch den Empfänger“ hinzugefügt, doch wurde dies auf Betreibung des französischen Vertreters gestrichen. Vgl. über die Gründe Prot. III S. 16, 33.

6) da nach allen Spezialreglements und Tarifen bei Stückgütern eine Selbstverladung nicht gestattet ist (Eger in Kohler-Ring, Archiv, VI S. 142).

7) Vgl. Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 4; V.O. § 53 A. 5.

Da das I.U. der Bahn nicht allgemein die Verpflichtung zur Kontrolle auferlegt, Recht [1]) und Pflicht der Bahn zur Ermittelung und Kontrolle des Gewichts und der Stückzahl des Gutes nur durch Gesetz und Reglement des betreffenden Staates bestimmt werden (Art. 7 A. 3), so ist in denjenigen Staaten, in welchen eine solche Kontrollpflicht der Bahn nicht besteht, das Publikum der Willkür der Bahn preisgegeben [2]). Diese hat es ganz in der Hand, den bezeichneten Frachtbriefangaben jede Beweiskraft zu entziehen, indem sie dem Antrage des Absenders auf Nachwägung (Nachzählung) und Beurkundung keine Folge leistet. Es war ein berechtigter Wunsch des Handelsstandes [3]), daß, ähnlich der Vorschrift von B.R. alt § 50 Z. 2 [4]), auch im I.U. die Pflicht der Bahn zur Nachzählung gegen Gebühr ausgesprochen werde.

Die in der Konferenz gegen die Erfüllung dieses Wunsches vorgebrachten Gründe sind nicht stichhaltig [5]). Die Erklärung der Kommission, daß die Annahme einer derartigen Bestimmung in einzelnen Verkehrsverbänden nicht als mit der Konvention in Widerspruch stehend angesehen werden könne, ist doch kein ausreichender Ersatz für diese Lücke des I.U.

Schließlich sei hier noch der Vorschrift gedacht, daß den vom Absender bezw. Empfänger auf- und abzuladenden Gütern besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben sind (Ausf.-Best. § 2 A. 5).

---

1) Nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 2 und V.O. § 53 A. 3 steht der Bahn das Recht hierzu jederzeit zu. Sie ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen.

2) Schwab S. 118 berichtet allerdings aus der Praxis, daß das nach dem alten B.R. zulässige Begehren um bahnamtliche Kontrolle wegen der Gebühr kein so großes sei.

3) In der Konferenz 1881 stellte Vischer-Schweiz, einer Anregung des schweizer. Handels- und Industrievereins folgend, einen dahin gehenden Antrag, der, obwohl er sich nur auf Nachzählung der Colli, nicht auf Nachwägung bezog, abgelehnt wurde, ebenso wie der auch letztere mit umfassende Antrag Riemsdyk-Niederlande (Prot. II S. 18 f.).

4) Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter gegen Gebühr muß die Bahn nur nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, bezw. sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 2; V.O. § 53 A. 3).

5) Wenn in einzelnen Ländern eine solche Nachzählung der Güter die Anwendung des allgemeinen Tarifs statt des ermäßigten Wagenladungstarifs zur Folge hat, so muß sich der Absender eben diese Folge seines Antrags gefallen lassen. Schließlich dürfte diese Tarifbestimmung doch auch keine unabänderliche sein. Auch hätte man die die Bahnen hinreichend sichernden Einschränkungen des B.R. alt § 50 Z. 2 aufnehmen können, um die vom praktischen Eisenbahndienste erhobenen Bedenken zu beseitigen. In Frankreich ist die Wägung der Güter obligatorisch und muß von den Bahnen unentgeltlich vollzogen werden (Prot. II S. 86).

§ 9.

Der Frachtbrief[1]).

Seit etwa 200 Jahren besteht die Uebung, einem Transportgut ein Begleitschreiben in Form eines offenen Briefes des Absenders an den Empfänger mitzugeben, welcher diesem den Inhalt des Frachtvertrags mitteilt[2]).

Während nach vielen Gesetzen die Ausstellung eines Frachtbriefs fakultativ ist[3]), hat das I.U. im Anschlusse an B.R. alt § 49 und schweiz. Tr.G. (1875) Art. 8 dessen obligatorische[4]) Natur festgestellt: „Jede internat. Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält" (Art. 6).

Eine internat. Sendung im Sinne des I.U. ist nur möglich durch die Beigabe eines den Vorschriften desselben entsprechenden durchgehenden Frachtbriefs (nach dem dem I.U. beigefügten Frachtbriefformular)[5]). Die Bahn ist daher verpflichtet, eine internat. Sendung ohne diesen Frachtbrief abzulehnen.

---

1) Art. 6; Ausf.-Best. § 2 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 44; H.G.B. Art. 392; V.O. §§ 51, 51).

2) Das älteste von Goldschmidt, Handb., I S. 735 mitgeteilte deutsche Frachtbriefformular stammt aus dem Jahre 1693, das älteste französische ist von 1674.

3) So nach H.G.B. Art. 391 (Ungarn 394), Niederlande Art. 90. In Frankreich wird ein Frachtbrief (lettre de voiture) nur auf Verlangen des Absenders ausgestellt, sonst ist die Verwaltung zur Ausstellung eines récépisse verpflichtet (Cahier des charges a. 49). Dieses hat wegen des billigeren Stempels den Frachtbrief vollständig verdrängt (Sarrut n. 383 s., 576). In Italien hat Codice di com. a. 389 die Ausstellung eines Frachtbriefs (lettera di vettura) fakultativ gemacht, dagegen ist er (für Eilgut nota di spedizione, für Frachtgut lettera di porto genannt) obligatorisch nach Tariffe a. 92. Obligatorisch ist er ferner nach russischem Eis.G. Art. 61.

Nach belg. Eis.G. Art. 22 ist der Frachtbrief nur für gewisse, durch Reglement bezeichnete Waren obligatorisch. Die Bahnverwaltung trägt im übrigen, falls ein Frachtbrief nicht verlangt wird, die mündlichen Erklärungen des Aufgebers in ein Register ein (Art. 22).

Nach schweiz. Tr.G. (1893) Art. 6 Abs. 4 kann durch Reglement für den Lokalverkehr die Aufgabe von Gütern ohne Frachtbrief zugelassen werden.

4) V.O. § 51 macht auch den Frachtbrief obligatorisch. Abweichungen vom Frachtbriefformular sind für bestimmte Transportorte nach § 52 A. 2 zulässig.

5) Eine Verwaltung teilte dem Centralamt mit, daß für den rheinisch-westfälischbelgischen und deutsch-belgisch-englischen Verkehr (auch für italienisch-englischen Verkehr) die Anwendung des bisherigen Vereinsfrachtbriefs, welcher dem im I.U. festgestellten Frachtbriefformular nicht entspreche, in Aussicht genommen sei. Dieses erwiderte, daß nach seiner Ansicht dies dem I.U. widerspreche (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 201). Diese Entscheidung ist zweifellos richtig in Bezug auf den erstgenannten Verkehr, aber nicht für den 2. und 3., deren Bestimmungsstationen nicht einem Vertragsstaate angehören. Diese Transporte sind dem I.U. nicht unterworfen und Art. 4 kann daher auf sie keine Anwendung finden. Es kann aber für diese Transporte, soweit sie das Vertragsgebiet berühren, der durch das I.U. vorgeschriebene Frachtbrief zur Anwendung kommen. Von der Grenze des zuletzt vom Transport berührten Vertragsstaates an muß für den Rest der Transportstrecke, falls dieser Frachtbrief nicht, wie dies beim Verkehr nach Rumänien der Fall ist, zugelassen wird, ein neuer Frachtbrief ausgestellt werden. Vgl. hierüber die Ausführung S. 17 f.

Erst durch diesen werden Rechte und Pflichten der Bahnen unter sich und gegen Absender und Empfänger begründet [1]). Dieser durchgehende Frachtbrief unterscheidet jede juristisch (im Sinne des I.U.) internat. Sendung von jeder internen und faktisch internationalen.

I. Der Inhalt des Frachtbriefs [2]).

Die Bahn [3]) kann verlangen, daß jeder Frachtbrief die im Art. 6 vorgeschriebenen Angaben enthält, und beim Fehlen solcher Angaben die Annahme eines unvollständigen Frachtbriefs zurückweisen. Der Rechtscharakter [4]) als Frachtbrief wird durch das Fehlen einer oder mehrerer Angaben [5]) nicht beseitigt [6]).

Folgende Angaben soll der Frachtbrief enthalten (Art. 6):

a) „Ort und Tag der Ausstellung."

Diese müssen mit Ort und Tag der Auflieferung nicht zusammenfallen, sind daher für Ort und Zeit des Vertragsschlusses nicht beweiskräftig. Letztere wird durch die Aufdrückung des Datumstempels (Art. 8 A. 1) seitens der Versandtstation konstatiert. Erfolgt die Ausstellung in Rußland, so genügt eine Datierung nach russischem Kalender [7]).

b) „Bezeichnung der Versandtstation und der Versandtbahn" [8]).

Letzteres erscheint geboten, da an vielen Orten sich Stationen verschiedener Bahnverwaltungen befinden, um so die (vertragschließende) Versandtstation zweifellos kenntlich zu machen.

c) „Bezeichnung der Bestimmungsstation [9]), Namen und Wohnort des Empfängers."

---

1) Vgl. Gasca, III p. 68.

2) Art. 6 (V.O. § 51).

3) Im wesentlichen herrscht über den Frachtbriefinhalt Uebereinstimmung in den Frachtrechten Europas.

4) Art. 6 stellt wie H.G.B. Art. 392 nur eine Instruktion, nicht obligatorische Vorschriften auf (vgl. Puchelt II S. 452).

5) Von den Angaben sind nur die sub a, b, c, d, g, h und m in jedem Frachtbrief notwendig; die sub e, f, i, k und l können nur je nach den konkreten Verhältnissen des Frachtvertrags vorkommen.

6) Vgl. Entscheidung des österr. Verw.Ger.H. bei Eger, Entsch., IV S. 129.

7) Dieser fand im I.U. keine Berücksichtigung. Vgl. hierüber Schwab S. 85.

8) Angabe b fehlt im H.G.B. und alten B.R. Die Angabe der Versandtbahn hatte Eger, Einf., S. 62 und sodann deutscher Entw. § 2 b vorgeschlagen. Die Bezeichnung der Versandtstation ist eigentlich in Rücksicht auf den Expeditionsstempel überflüssig. Ein Raum für diese Angabe ist im Formular nicht vorgesehen. Sie ist unter der Rubrik „Versandtbahn" (rechts oben) einzutragen. Vgl Ital. Instr. § 8 b.

9) Im Formular steht „Empfangsstation". Darüber befindet sich eine Rubrik „Empfangsbahn", deren Angabe Art. 6 allerdings nicht vorschreibt. In Rücksicht auf Ausf.-Best. § 2 und das Frachtbriefformular ist aber, wie das Centralamt auf Anfrage eines Staates (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 201) erklärt hat, die Bahn berechtigt, vom Absender diese Angabe zu verlangen. Das Centralamt fügte aber bei, daß die Verwaltungen, die oft

Da diese beiden Orte nicht immer zusammenfallen, muß die Bestimmungsstation als der für die Bahn wichtige Ablieferungsort [1]) (falls nicht auf Grund partikularer Vorschrift [Art. 19] die Pflicht der Bahn zur Zuführung an den nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger besteht) besonders angeführt werden [2]). Die Adresse, Name und Wohnort des Empfängers bezeichnet der Bahn genau die (phys. oder jurist. Person, Firma) Person, an welche sie das Gut abzuliefern hat.

Diese 3 sub c geforderten Angaben sind für die Adresse notwendig. Fehlt eine derselben, so kann die Bahn die Annahme des Frachtbriefs verweigern [3]).

---

eher in der Lage seien, den Namen der Bestimmungsbahn zu kennen, als der Absender, ohne Zweifel zu weit gehende Anforderungen an diesen nicht stellen werden. Sowohl durch V.O. § 51 c, wie Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 44 Z. 2 ist aber vorgeschrieben die Angabe der Bestimmungsbahn und des Vermerks „bahnlagernd", ferner ist bei Transporten an nicht an der Bahn gelegene Orte oder an nicht für den Güterverkehr eingerichtete Bahnstationen vom Absender die Bahnstation zu bezeichnen, bis zu welcher das Gut befördert werden soll; der Empfänger hat den Weitertransport zu besorgen, sofern nicht für diesen von der Bahn Einrichtungen getroffen sind (§ 57 Zus.-Best. Z. 4). Aehnlich auch (mit Ausnahme des letzten Satzes) Ital. Instr. § 8 d.

1) Der in Anlehnung an den schweizer Entw. vom deutschen aufgestellte Zusatz „sowie den etwaigen Vermerk, ob das Gut bahnhoflagernd gestellt werden soll" wurde auf Antrag Deutschlands gestrichen, um die Auslegung auszuschließen, daß die Eisenbahn beim Fehlen dieses Vermerks zur Ablieferung am Domizil des Empfängers verpflichtet wäre. Diese Auslegung würde aber der Vorschrift (Art. 19) widersprechen, daß das Verfahren bei Ablieferung der Güter sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen richte (Prot. III S. 28).

2) Bei Sendungen nach Frankreich und Italien, wo eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Ablieferung am Domizil nicht besteht, ist auf den Frachtbriefen (nach der in dem Formular beigefügten Anmerkung) bei der Adresse des Empfängers anzugeben, ob sie auf den Bahnhof (livrable en gare, ferma di stazione) oder ins Haus (à domicile, a domicilio) zu liefern sind, bei Sendungen nach den anderen Staaten dagegen ist nur ein Vermerk notwendig, wenn das Gut bahnhoflagernd gehalten werden soll (vgl. Anmerkung 1 auf dem Frachtbriefformular und Ital. Instr. § 8 a). Zus.-Best. (§ 6 des Regl.) des neuen deutsch-französischen Verbandstarifs besagt: „Bei Sendungen nach französ. Stationen, welche für den Camionagedienst (amtliche Rollfuhr) eingerichtet sind, muß, wenn der Versender sich der vorgedachten Einrichtung nicht bedienen will, die Vorschrift „bahnlagernd" erteilt werden" (Gerstner S. 116). — Ueber das Ablieferungsverfahren überhaupt vgl. § 19.

3) Anm. 1 unter dem für die Adresse freigelassenen Frachtbriefformular lautet zwar: „Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Straße und Hausnummer, Land)". Die Unterlassung der Angaben von Straße und Hausnummer berechtigt die Bahnen aber nicht zur Ablehnung des Transports, sondern macht den Absender nur für die Folgen der ungenügenden oder ungenauen Adressierung nach Art. 7 A. 1 verantwortlich. In diesem Sinne erklärte (nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Bromberg in Nationalzeitung 1893, No. 461) das russische Eisenbahn-Departement das Verfahren russischer Anschlußbahnen für unzulässig, welche die Uebernahme von Gütern verweigerten, deren Adresse Straße und Hausnummer nicht angaben, so daß die betreffenden Güter so lange auf den Uebergangsstationen zurückbehalten wurden, bis die verlangte Vervollständigung der Frachtbriefadresse erfolgt war.

d) „Die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke."

Diese das Gut individualisierende Angabe (nature de la marchandise) entspricht ganz B.R. alt § 50 Z. 3 A. 1. Es wird eine spezielle Angabe der Warengattung gefordert. Ueber den Umfang der Spezialisierung geben Reglements [1]) und Tarife Maß [2]). Kollektiv- oder generelle Bezeichnung genügt nicht, z. B. Effekten, chemische Produkte, Kurzwaren, sondern es ist die Bezeichnung zu wählen, welche das Gut von gleichartigen unterscheidet [3]). Die genaue Benennung der Warengattungen ist sowohl in Rücksicht auf die Frachtpreissätze des Tarifs als auf die Verzollung etc. von Wichtigkeit [4]). Ueber die Rechtsfolgen der Unrichtigkeit dieser und anderer Frachtbriefangaben wird weiter unten gehandelt werden. Die Angabe des Gewichts hat nur in Kilogrammen zu erfolgen. Zwar fehlt eine dahin lautende Bestimmung, aber im Frachtbriefformular ist den Gewichtsrubriken „Kilogramm" vorgedruckt, und auch in Ausf.-Best. § 3 und Anlage 1 ist nur von Kilogrammen die Rede [5]). Eine Ersetzung der Gewichtsangabe durch andere Angaben, z. B. des Längen- oder Raummaßes, nach Gebinden [6]), findet statt da, wo besondere Vorschriften der Versandtstation dies erfordern.

Nur für Stückgüter verlangt Art. 6 d [7]) Angabe der Zahl, Verpackungsart (Kiste, Ballen, Faß u. s. w.) sowie Zeichen und Nummer der auf einem Frachtbriefe verzeichneten Güter. Diese Signierung ist im Interesse des Bahndienstes erforderlich, um jedes Stückgut von der

---

1) Vgl. die bei Gerstner S. 117 angeführten.

2) Nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 44 Z. 3 (V.O. § 51 d) sind die in Anlage 1 (B) aufgeführten Gegenstände unter der daselbst gebrauchten Bezeichnung in den Frachtbrief aufzunehmen.

3) Ital. Instr. § 8 e fordert noch speziellere Angaben, wenn für die Klassifikation die Verpackung (z. B. Wein in Fässern und in Flaschen), oder der Grad der Reinheit (gereinigte und gewöhnliche Pottasche), oder der Grad der Bearbeitung (Seide, rohe, gefärbte, gesponnene), oder auch noch andere Eigenschaften (gewöhnliche und parfümierte Seife) maßgebend sind. Fehlt die Angabe dieser Eigenschaften, so muß der für Waren gleicher Gattung höchste Tarifsatz angewendet werden. Aus diesem Grunde dürfte auch in anderen Staaten eine Rücksichtnahme auf die Tarife bei der Bezeichnung der Warengattungen angezeigt sein.

4) Sarrut n. 322.

5) Vgl. Schwab S. 87, der betont, daß Rußland der einzige Vertragsstaat sei, dessen Gewichtseinheit (Pud) nicht das Kilogramm bilde.

6) Eger, l.U., S. 100.

7) V.O. § 51 d gestattet aber den Bahnen diese Angaben auch bei Gütern in Wagenladungen zu verlangen, sofern diese Güter derartige Bezeichnungen zulassen (V.O. § 58 A. 4). „Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 44 Z. 4 von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle des Frachtbriefes einzutragen."

Menge gleichartiger gleichzeitig mitbeförderter rasch zu unterscheiden [1]).

e) „Das Verlangen des Absenders, Spezialtarife [2]) unter den in Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen". Fehlt [3]) eine solche Angabe, so wird das Gut nach dem allgemeinen Tarife behandelt.

f) „Die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung" (Art. 38 u. 40) [4]). Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklariert wird, muß in Buchstaben und zwar an der dafür im Frachtbriefe vorgesehenen (schraffierten) Stelle eingetragen werden (Ausf.-Best. § 9 A. 1).

g) „Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei" [5]).

Diese gelangt schon durch die Farbe des Frachtbriefformulars zum Ausdruck [6]), indem diese für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein müssen [7]).

h) „Das genaue Verzeichnis der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere".

Zu diesen gehören namentlich die für die Wareneinfuhr in allen Staaten erforderlichen Zolldeklarationen [8]) in der vorgeschriebenen Anzahl, Ursprungszeugnisse, Geleitschein (acquit à caution) u. s. w.

---

1) Der deutsche Vorschlag auf Bezeichnung der Stückgüter mit dem Namen der Bestimmungsstation wurde abgelehnt, da man die Aufstellung eines solchen Erfordernisses den Tarifvorschriften der einzelnen Bahnen überlassen zu können glaubte (Prot. II S. 88).

2) Unter den Spezialtarifen sind die in den Tarifen als solche bezeichnete Ausnahmetarife zu verstehen (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 44 Z. 5).

3) Die Formel „tarif spécial", „tarif réduit" oder „tarif le plus réduit" wird nach einer Verfügung des französ. Ministers der öffentl. Arbeiten als Verlangen der Anwendung des billigsten Tarifs ohne Rücksicht auf die zu befahrende Route betrachtet (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 208). Diese Auffassung ist richtig. Die Anwendung der Spezialtarife begreift in sich nur die Gewährung der in diesen aufgestellten billigeren Frachtsätze gegen die in denselben normierten Transportbedingungen.

4) Angaben e und f sind neu aufgenommen; von ihnen wird weiter unten gehandelt werden.

5) In Italien ist auch eine Beförderung als „beschleunigtes Frachtgut" zulässig. Der italien. Absender hat dann im Frachtbriefe vorzuschreiben „Beförderung als beschleunigtes Frachtgut auf der italien. Strecke" und den Frachtbrief für Eil- oder Frachtgut zu verwenden, je nachdem das Gut im Ausland als Eil- oder Frachtgut befördert werden soll (Ital. Instr. § 7).

6) Ausf.-Best. § 2. Im Formular steht dann oben „Gewöhnliche Fracht" oder „Eilfracht".

7) V.O. § 52 schreibt vor, daß die Frachtbriefformulare auch auf weißes Papier, für Eilfracht dagegen nicht auf dunkelrosa, sondern auch auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite, oben und unten am Rande anzubringenden karminroten Streifen gedruckt sein müssen. Diese sind natürlich nur für den internen Transport verwendbar.

8) Vgl. für Deutschland (generelle und spezielle Zolldeklaration; Anmeldung für statistische Gebühr) G. Meyer, Verwaltungsrecht, II S. 323 f., 332.

In dieser Rubrik des Frachtbriefs ist auch eventuell der Bevollmächtigte des Verfügungsberechtigten namhaft zu machen, der nach Art. 10 A. 4 der Zollbehandlung beiwohnen soll.

i) „Den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses“ (Art. 2 Abs. 3).

k) „Die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse“ (Art. 13).

l) „Die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.“

Hier wird grundsätzlich dem Absender sowohl das Recht, nicht die Pflicht, der Bezeichnung des Transportwegs als die der Zollabfertigungsstation zuerkannt [1]).

Diese Routenvorschrift des Absenders ist aber für die Bahn nicht absolut bindend. Während sie an die Bezeichnung der Zollabfertigungsstation unter allen Umständen gebunden ist, da vielleicht der vom Absender für die Zollbehandhlung bestellte Bevollmächtigte dort wohnt [2]), kann die Bahn für die Beförderung der Sendung einen anderen als den vom Absender vorgezeichneten Weg benutzen [3]). Zu einer solchen Abänderung des vorgeschriebenen Transportwegs ist die Bahn aber nur berechtigt, wenn hierdurch keine Erhöhung der Fracht und keine Verlängerung der Lieferfrist eintritt (Art. 6 l). So bleiben die Interessen des Absenders hinreichend gewahrt, und die Bahn behält doch die ihr in Rücksicht auf den Betrieb oft wünschenswerte Freiheit der Instradierung. Inwiefern diese Befugnis der Bahn mit dem durch Art. 15 dem Absender gewährten Rechte, das Gut unterwegs anzuhalten, kollidieren könnte, wird unten bei Erörterung des Art. 15 [4]) besprochen werden.

Hat der Absender eine Routenvorschrift nicht erteilt, so wählt die Bahn denjenigen Weg, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten

---

1) V.O. § 51, l stellt das umgekehrte Prinzip auf und überläßt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Bahn; „letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet“. (Das österr.-ungar. B.R. weicht hier von V.O. ab und stimmt mit I.U. überein.) Die Bezeichnung der Zollabfertigungsstation überläßt V.O. wie I.U. dem Absender. — Ueber die Instradierung internat. Transporte giebt nähere Ausführungsvorschriften Ital. Instr. § 27.

2) Prot. III S. 30.

3) So schreibt z. B. Ital. Instr. § 27 vor: „Wenn der Absender die Instradierung auf Wege fordert, für welche nicht der billigste Frachtsatz berechnet wird, oder eine unrichtige Umkartierungsstation angiebt, so ist die Sendung nichtsdestoweniger auf der von der Instradierungstabelle vorgeschriebenen Route zu befördern. Eine Vorschrift von ausländischen Routen wird seitens der italien. Bahnen nicht nachgeprüft. Wenn die Anwendung bestimmter direkter Tarife vorgeschrieben ist, so muß der Grenzpunkt, über welchen die Ware transitieren soll, dem in den fraglichen Tarifen angegebenen entsprechen“.

4) Vgl. § 16.

scheint. Für diese Wahl dürften hauptsächlich die Billigkeit des Frachtsatzes und die günstigsten Transportbedingungen, besonders Kürze der Lieferungsfristen ins Gewicht zu fallen haben. Für die Bahn ist aber nicht, wie dies nach V.O. [1]) der Fall, die Berücksichtigung dieser Momente unbedingt maßgebend. Sie hat nur nach bestem Wissen den Transportweg zu wählen, von dem sie glaubt, daß er für den Absender der zweckmäßigste ist. „Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt“ (Art. 61) [2]).

Endlich ist noch in den Frachtbrief aufzunehmen:

m) „Die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung“ [3]). Ein Ersatz der eigenhändigen Unterschrift des Absenders durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung desselben ist nur zulässig, wenn Gesetze oder Reglements des Versandtorts [4]) einen solchen gestatten. Dies ist der Fall im Gebiete des Vereins (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 44 Z. 6), in der Schweiz (Tr.G. 1893 Art. 6 m) [5]) und in Rußland (E.G. Art. 57).

Weitere Erklärungen als die hier angeführten dürfen in den Frachtbrief nicht aufgenommen werden, sofern sie nicht durch das I.U. für statthaft erklärt sind [6]) (Art. 6 A. 3).

Zulässig sind somit z. B. Erklärungen über Fehlen oder Mängel der Verpackung (Art. 9), Angabe der Baarauslagen (Art. 11 A. 3), bei

---

1) Vgl. S. 62 Anm. 1.

2) Daß der Antrag auf Streichung des Wortes „grobes“ vor „Verschulden“ abgelehnt wurde (Prot. I S. 65), ist bedauerlich, denn es würde der Billigkeit entsprechen, wenn man die Bahn nicht nur für culpa lata, sondern für einfache culpa haftbar erklärte. Freilich verdient die Fassung des I.U. den Vorzug vor der des alten B.R. § 50 Z. 3, nach welcher die Bahn den Weg „auf Gefahr des Absenders“ wählte. Vgl. Asser p. 129.

3) Das Erfordernis der Wohnungsangabe ist neu.

4) Diese Verweisung auf das Landesrecht stellt das Ergebnis eines Kompromisses dar. In der Berner Konferenz erhob sich ebenso, wie seinerzeit bei Beratung des H.G.B. (Prot. z. H.G.B. S. 4674 f.), Widerspruch gegen die Zulässigkeit der Vertretung der Unterschrift durch gedruckte oder gestempelte Zeichnung. In Bern waren es die Vertreter Hollands, Frankreichs und Italiens, welche die Unterschrift des Absenders, als eines der Kontrahenten, für notwendig erachteten, um dem Frachtbrief den Charakter einer beweiskräftigen Urkunde zu wahren. Demgegenüber betonte der Vertreter Deutschlands, von denen der anderen Staaten unterstützt, daß die Interessen des Verkehrs, welche den großen Kaufleuten und Industriellen, die täglich eine ungeheure Menge von Gütern verschickten, die Notwendigkeit einer Unterschrift zu einer peinlichen Belästigung machen würden. Sie konnten sich auch auf die bisherige Erfahrung berufen, welche die Grundlosigkeit der dagegen erhobenen Bedenken darthue. Durch Stichentscheid des Präsidenten wurde dann der Gesetzgebung der einzelnen Staaten die Zulassung der gedruckten oder gestempelten Zeichnung der Unterschrift überlassen (Prot. II S. 14 f.).

5) Ein Ersatz der Unterschrift durch Abdruck oder Stempel des Absenders ist dagegen unzulässig in Italien (Ital. Instr. § 8 n), Frankreich (Duverdy n. 12) und Belgien (Belg. Eis.G. Art. 1).

6) Zulässig sind auch die indirekt durch das I.U. gestatteten Erklärungen, d. s. die landesrechtlich geforderten da, wo I.U. auf Landesrecht verweist, z. B. bei vorläufiger Verwahrung des Gutes (Art. 5).

Zuschlagsfristen Abstempelung und Angabe der Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung (Ausf.-Best. § 6 A. 4) u. s. w.

Alle anderen Erklärungen sind verboten, haben keinerlei Rechtswirkung, und die Bahnen können Frachtbriefe mit solchen unzulässigen Erklärungen zurückweisen [1]).

II. Form des Frachtbriefs.

1) Zur Ausstellung des internat. Frachtbriefs müssen die für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckten Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zum I.U. verwendet werden. Andere als die diesem Musterformulare entsprechenden Frachtbriefe dürfen nicht angenommen werden. Der Vorbehalt der Vertreter Frankreichs, für die von und nach Frankreich gehenden Sendungen ein kleineres Frachtbriefformat zur Vermeidung einer höheren Stempelgebühr [2]) verwenden zu dürfen, ist, da er im I.U. oder Ausf.-Best. nicht aufgenommen wurde, nicht als rechtsverbindlich zu erachten.

Die zur Verwendung kommenden internat. Frachtbriefe müssen (Ausf.-Best. § 2 A. 1) zur Fesstellung der Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular den Kontrollstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes (Verbandes) tragen [3]). Dadurch wird die Annahmeexpedition der Mühe einer speziellen Prüfung des Frachtbriefs in dieser Beziehung enthoben, indem sie sich nur von dem Vorhandensein dieses Kontrollstempels zu überzeugen braucht, beim Fehlen desselben [4]) die Annahme verweigert.

---

1) Das Centralamt hat demgemäß für unzulässig erklärt: Aufdruck des Namens, der Adresse und des Geschäftszweiges des Absenders, Beifügung des Namens des Versenders, außer der Unterschrift des Spediteurs als Absender (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 143).

2) Der Stempel wird in Frankreich nach dem Umfange der Urkunde bemessen. Der internat. Frachtbrief würde den Stempel von 0,70 Fr. übersteigen und für die aus Frankreich abgehenden Sendungen künftig doppelt, vom Frachtbrief und vom Frachtbriefduplikat entrichtet werden müssen. Ein französ. Delegierter erklärte schließlich, seiner Regierung die Befreiung der internat. Frachtbriefe von der Stempelgebühr zu empfehlen (Prot. III S. 62). Nach französ. Ges. 27. XII. 1892 unterliegen in Frankreich auch die internat. Frachtbriefe einer Stempelgebühr von 70 und die Aufgabe- und Ablieferungsscheine einer solchen von 35 Cts. (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 91).

3) Es handelt sich darum, sagt ein Erk. des preuß. Obertribunals 1878, zu verhindern, daß nicht durch Abweichung von den Formularen dem B.R. zuwiderlaufende Bedingungen und Verabredungen in den zwischen der Eisenbahngesellschaft und den Absendern zu Stande kommenden Vertrag aufgenommen werden (E.V.Z. 1878, S. 1155).

4) Für die Beifügung des Kontrollstempels, welche nach V.O. § 52 A. 3 bei den nicht für Rechnung der Bahn gedruckten Frachtbriefen verweigert werden kann, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden, wird in der Regel eine Gebühr erhoben, und zwar von 100 Stück in Deutschland 10 Pf., in Oesterreich 10 Kr., in der Schweiz 25 Cent., in Holland 20 Cts. (im Minimum 0,50 fl.). Keine besondere Gebühr wird erhoben in Frankreich, Belgien, Italien (Preis des gestempelten Frachtbriefs 10 Cts.), Rußland und Ungarn, wo die Frachtbriefformulare von den Bahnen hergestellt werden (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 144 f., 186).

2) Ein Teil des Frachtbriefinhalts ist seiner Bestimmung gemäß vom Absender, ein anderer von der Eisenbahn zu schreiben. Auch äußerlich tritt dies hervor, indem für letztere nur die stark umrahmten Teile des Formulars bestimmt sind, welche von der Eisenbahn, während die übrigen vom Aussteller auszufüllen sind (Ausf.-Best. § 2 A. 4).

Die Ausfüllung muß nicht notwendig eine handschriftliche sein und kann auch durch Eindruck oder sonst auf mechanischem Wege hergestellt werden. Diese dem Verkehrsbedürfnisse großer Geschäftshäuser entsprechende Praxis steht nicht in Widerspruch mit Ausf.-Best. § 2 A. 4 [1]).

Auf Anfrage einer Eisenbahn hat auch das schweizer. Eisenbahndepartement und ebenso auch das österr. Handelsministerium entschieden, daß einzelne Teile des Frachtbriefs durch Eindruck ausgefüllt werden können [2]).

3) Einige Schwierigkeit verursachte die Lösung der praktisch außerordentlich wichtigen Frage, in welcher Sprache die Ausstellung eines internat. Frachtbriefs zu erfolgen habe.

Man suchte die Lösung in der Aufstellung des Prinzips (Ausf.-Best. § 2 A. 2):

„Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden."

Natürlich war diese Lösung für diejenigen Vertragsstaaten, in welchen keine dieser beiden Sprachen die herrschende ist, ganz unzureichend [3]), denn z. B. bei einem Transporte von Monza nach Kiew würde man in der Regel weder bei den Beamten der Versandt- und Bestimmungsstation noch bei Absender und Empfänger die Kenntnis einer dieser Hauptsprachen voraussetzen dürfen. Deshalb hat man einen Ausweg gesucht durch Ausf.-Best. § 2 A. 3, welcher besagt: „Im Falle,

1) Wenn Schwab S 92 auch mit Rücksicht auf Art. 6m meint, daß die Ausfüllung stets handschriftlich sein soll, so kann ich gerade diesem Argument kein Gewicht beimessen. Daß die Zulässigkeit der gedruckten oder gestempelten Zeichnung des Absenders ausdrücklich ausgesprochen wird, hängt mit der Bedeutung der Unterschrift des einen Kontrahenten für den Vertragsabschluß zusammen. Ausf.-Best. § 2 A. 4 sagen nur „sind auszufüllen", sprechen sich aber über die Art der Ausfüllung nicht aus. Wenn es nun auch in Ausf.-Best. § 2 A. 2 heißt „Vordruck als die geschriebene Ausfüllung" („tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main"), so hatte man hier, wo die Sprachenfrage geregelt wird, nur den Normalfall im Auge, ohne daß man hier nebenbei die schriftliche Ausfüllung der Frachtbriefrubriken anordnen wollte. Wollte man diese Vorschrift wörtlich auffassen, so wären auch Wiege- und andere Stempel der Bahnen unzulässig.

2) Zeitschr. f. int. Eisenb, I S. 90, 145, woselbst die Instruktion der schweizer. Bahnen über diesen Punkt abgedruckt sind. Nach dieser ist für diese Eindrücke eine von den übrigen Schrifttypen des Frachtbriefs abweichende Schrift zu wählen. Durchstreichungen eingedruckter Angaben sind unterschriftlich anzuerkennen. Reklameartige Zusätze, z. B. über Art und Ausdehnung des Geschäftes des Absenders, sind unzulässig.

3) Vgl. Schwab S. 93.

daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte [1]) in deutscher oder französischer Sprache enthalten." Man war bestrebt, hier den Bedürfnissen des Verkehrs entgegenzukommen, indem man in denjenigen Staaten, in welchen weder Französisch noch Deutsch die amtliche Geschäftssprache des Landes ist, eine Ausstellung des Frachtbriefs in dieser Geschäftssprache (italienisch, russisch, holländisch, ungarisch) zuließ.

Es kann natürlich auch in diesen Staaten der Frachtbrief in deutscher oder französischer Sprache und nicht in der Landessprache ausgestellt werden. Jedenfalls muß aber auch dem Absender das Recht zuerkannt werden, von der im I.U. gewährten Möglichkeit der Ausstellung in der Landessprache Gebrauch zu machen. Denn die in der Konferenz [2]) von einem Vertreter abgegebene Erklärung, daß man durch die Ersetzung des Wortes devra durch pourra (être rédigée) im französ. Texte § 2 nur den Staaten und Eisenbahnverwaltungen, nicht aber dem Absender das Recht habe einräumen wollen, den Frachtbrief auch in der Landessprache zu redigieren (Vordruck), kann gegenüber dem Wortlaute des Textes keine Bedeutung beanspruchen. Hier heißt es: „der Frachtbrief — kann ausgestellt werden"; somit hat auf Grund dieser Bestimmung derjenige, welchem die Ausstellung des Frachtbriefs obliegt, also der Absender, einen Anspruch darauf, daß der von ihm in der Landessprache ausgestellte Frachtbrief, weil den Vorschriften des I.U. entsprechend, welches die Grundlage für die Rechten und Pflichten aller am Frachtvertrag Beteiligten bildet, angenommen wird.

Diese Verkehrserleichterung der Ausstellung des Frachtbriefs in der Landessprache wird aber wieder aufgewogen durch die Anordnung einer Uebersetzungspflicht, welche demjenigen obliegt, welcher die

---

1) Hier zeigt der französische Text eine Abweichung vom deutschen, indem im französischen der Ausdruck „der geschriebenen Worte" ausgelassen ist („à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français"). Ein der Erörterung dieser Differenz gewidmeter gründlicher Aufsatz („Der internat. Frachtbrief" in Zeitschr. f. int. Eisenb., 1 S. 121 ff.) legt aus der Entstehungsgeschichte überzeugend dar, daß man diese zu Gunsten des deutschen Textes entscheiden müsse, der dem Sinn und Geist des I.U. und den Intentionen der Redaktoren am nächsten komme. Nur die geschriebenen Worte, d. h. die Ausfüllung der Rubriken, nicht aber der „Vordruck" muß in die deutsche oder französ. Sprache übersetzt werden, falls der Frachtbrief in einer anderen amtlichen Geschäftssprache des Landes ausgestellt ist, denn auf Grund des internat. Frachtbriefformulars ist die Bedeutung des Vordrucks allgemein bekannt und durch den Kontrollstempel die Richtigkeit der Uebersetzung gewährleistet. Uebrigens enthalten die belgischen Frachtbriefe den Vordruck in französ. und vlämischer, die luxemburgischen in deutscher und französ., die schweizer. in deutscher, französ. und italien. Sprache (a. a. O. S. 123 f.). In diesen drei Sprachen ist auch der Vordruck auf den italien. Frachtbriefen gemacht (Ital. Instr. § 8).

2) Prot. III S. 62.

Ausstellung bezw. die betreffende Eintragung in den Frachtbrief vorzunehmen hat, also in der Regel dem Absender, nur für wenige Eintragungen der Bahn.

Durch diese Uebersetzungspflicht hat man aber nur scheinbar die vorhandenen Schwierigkeiten behoben, denn daß das italienische, russische oder holländische Publikum, welches internat. Transportverträge zu schließen hat, der deutschen oder französischen Sprache mächtig sei, wäre doch eine gar zu willkürliche Fiktion. Vom praktischen Standpunkte aus ist deshalb diese Bestimmung ein Rückschritt gegenüber der Fassung des Kommissionsentwurfs [1]), der die Uebersetzungspflicht der Uebergangsstation an der Grenze auferlegte, welche die Uebersetzung vor Ablieferung der Ware an die nachfolgende Bahn anbringen sollte [2]). Denn da diese Uebergangsstationen in der Regel zugleich auch Zollabfertigungsstellen sind, so pflegt hier genügendes, auch mit Sprachkenntnissen versehenes Bahnpersonal vorhanden zu sein. Man konnte vielleicht eine besondere Gebühr für diese Mühewaltung verlangen, durfte aber bahnseits diese Uebersetzung, die doch auch im Interesse der Bahn gelegen, nicht einfach den Absendern überbürden, die oft nur unter den größten Schwierigkeiten diese Uebersetzungspflicht werden erfüllen können. Allerdings ist die Bahn damit auch von jeder Haftung für Irrtümer bei der Uebersetzung befreit. Denn jetzt hat bei Nichtübereinstimmung der Angaben in der Landessprache mit dem Uebersetzten die Folgen der aus dieser sich ergebenden Schädigung derjenige, welcher die mangelhafte oder falsche Uebersetzung verursacht, zu tragen, also in der Regel der Absender, welcher nach Art. 7 alle aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringenden Folgen trägt, und der auch zur genauen Uebersetzung verpflichtet ist. Zudem ergiebt sich aus dem mit Einführung der Uebersetzungspflicht verfolgten Zweck, den am internat. Transport beteiligten Personen die Kenntnis der Angaben zu ermöglichen, daß man die Angaben in der Landessprache und Uebersetzung als gleichwertig behandeln wollte. Weder die erstere noch die letztere bildeten die ausschließliche Grundlage, sondern an jede kann sich die Bahn halten, und der Stand der Sprachkenntnisse der beteiligten Organe wird für sie in der Regel bestimmend sein.

4) Im Interesse einer zweckmäßigen Gestaltung des Abfertigungsdienstes der Bahnen erscheint die Verladung der mit demselben Frachtbriefe beförderten Güter in einem Wagen wünschenswert [3]). Es wurde deshalb in Uebereinstimmung mit § 50 Z. 1 des alten B.R. der Grund-

---

1) Prot. II S. 144.

2) Nach ital. Instr. §§ 8, 62 können die Frachtbriefangaben vom Absender nur in italien. Sprache gemacht werden und es soll der Grenzstation überlassen werden, die Uebersetzung zu besorgen.

3) Vgl. Ruckdeschel S. 59.

satz anerkannt, daß Güter, welche eine Zusammenladung nicht gestatten, auch nicht in einen Frachtbrief aufgenommen werden dürfen.

Besondere, andere Güter nicht umfassende Frachtbriefe sind daher notwendig für solche Güter (Ausf.-Best. § 2 A. 5, 6),

a) deren Zusammenladung nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil erfolgen kann;
b) deren Zusammenladung Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen;
c) die reglementarisch vom Absender bezw. Empfänger selbst auf- oder abzuladen sind;
d) die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind (Ausf.-Best. § 1 A. 2).

Während für die angeführten Transporte die Beförderung mit gesonderten Frachtbriefen obligatorisch ist, ist dieselbe nur fakultativ für Wagenladungen, d. h. der Versandtstation ist anheimgegeben, für jeden Wagen einen besonderen Frachtbrief zu fordern [1]) (Ausf.-Best. § 2 A. 7).

III. Da der internat. Frachtbrief wesentliches Erfordernis des internat. Transports ist, so kann er selbstverständlich nicht durch irgend eine andere Urkunde (Ladeschein, interner Frachtbrief u. s. w.) ersetzt werden, was noch besonders durch Art. 6 A. 3 ausgesprochen ist.

IV. Andere als die durch das I.U. zugelassenen Schriftstücke dürfen als Beilagen der Frachtbriefe nicht angenommen werden (Art. 6 A. 3) [2]). Als Beilagen des Frachtbriefs sind daher nur zulässig:

1) Erklärung des Absenders über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung (Art. 9 A. 2; Formular Anlage 3, Ausf.-Best. § 4).

2) Die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere (Art. 10).

3) Beweisstücke für Auslagen der Bahn (Art. 11 A. 3).

V. Die Rücksicht auf das Recht und die Geschäftspraxis Frankreichs und Italiens veranlaßte die Aufnahme der zwei Schlußbestimmungen des Art. 6. Auf der 2. Konferenz beantragte George-Frankreich, das in Frankreich übliche Certifikat, welches in den Händen der Bahnen zurückbleibe und denselben im Fall von Reklamationen zu dienen habe, neben dem Frachtbrief obligatorisch zu machen [3]).

---

1) In Deutschland wird für jeden Wagen in der Regel ein besonderer Frachtbrief gefordert. Ausgenommen sind unteilbare Sendungen, z. B. Langholz. (Allg. Exped.-Vorschr. 1886 § 45 bei Eger I S. 100.)

2) B.R. alt § 50 Z. 2 A. 4 verbot nur als Beilagen sog. Ursprungsfrachtbriefe, d. s. solche, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer (zu Land oder zu Wasser) befördert worden. Man wollte es vermeiden, daß aus dem Inhalte derselben irgend welche rechtliche Konsequenzen etwa zur Ergänzung des Eisenbahnfrachtbriefs gezogen werden könnten, und ebenso jede Erschwerung der Expedition durch Häufung der Begleitpapiere verhindern (Eger I S. 105).

3) Prot. II S. 15, 80.

Man hat nun diesem Antrage nicht in vollem Umfange entsprochen, nicht für das ganze Vertragsgebiet dies obligatorisch gemacht, aber doch den einzelnen Staaten vorbehalten, eine solche Urkunde zu verlangen.

Art. 6 A. 4 bestimmte so: „Die Eisenbahn kann indes, wenn es die Gesetze oder Reglements des Versandtortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen."

Es wird demzufolge die in Frankreich eingeführte note oder bulletin d'expédition [1]), in welcher der Absender die Bahn mit der Beförderung eines bestimmten Gutes beauftragt, beibehalten. Es tritt zu dem Frachtbrief und Frachtbriefduplikat als dritte Frachturkunde für internat. Sendungen hinzu. Während der Frachtbrief das Gut begleitet, behält die Bahn diese Urkunde als ein Beweismittel über den Frachtvertrag, das sie nicht aus Händen giebt [2])

In Italien wird außer dem Frachtbrief, der das Gut begleitet, und dem Frachtbriefduplikat, welches dem Absender als Quittung über den Empfang des Gutes belassen wird, noch ein drittes Exemplar des Frachtbriefs gefordert, welches in den Händen der Bahn bleibt [3]).

Ebenso gestattet Art. 6 A. 5 die fakultative Beibehaltung des in Frankreich üblichen Stammheftes (souche), von welchem Frachtbrief und Frachtbriefduplikat losgetrennt werden, so daß also in jedem Vertragsstaate die Bahnen derartige Stammhefte für den inneren Dienst zu erstellen berechtigt sind [4]), vorausgesetzt daß durch Landesrecht oder Reglement eine derartige Einrichtung für zulässig erklärt wird.

VI. Dem Frachtbriefe, welcher bis zur Ablieferung das Gut begleitet, sohin stets in den Händen der Bahnverwaltung bleibt, entspricht eine von der Bahn für den Absender ausgestellte Empfangsbescheinigung [5]) über das Frachtgut. Das deutsche (B.R. alt § 50 Z. 5) und das schweizer. Recht (Transp.Ges. 1875 Art. 11) bediente sich für diese

---

1) Vgl. über diese Duverdy n. 273; Sarrut n. 311.

2) Vgl. de Seigneux p. 19, der auf verschiedene Mißbräuche des französischen Systems hinweist.

3) Ital. Instr. § 7 A. 4.

4) Dementsprechend hat ein französ. Ges. v. 27. XII. 1892 angeordnet, daß dem internat. Frachtbriefe ein Abschnitt beizufügen ist, welcher von der Versandtbahn zur Verlegung an die Stempelbeamten aufbewahrt wird (Archiv f. Eisenb., I S. 390).

5) In Frankreich war das den Frachtbrief verdrängende récépissé in Uebung, da es wegen des billigeren Stempels derart bevorzugt wird, daß ein Frachtbrief fast nie ausgestellt wurde (vgl. Lyon-Caen et Renault III n. 775; Sarrut n. 576). Durch Ges. v. 27. XII. 1892 ist der Stempel für den internat. Frachtbrief dem für das récépissé vorgeschriebenen gleichgestellt.

Bescheinigung eines Frachtbriefduplikats. Während dieses aber hier nur auf Verlangen des Absenders ausgestellt wird, geht das I.U. einen Schritt weiter und macht dessen Ausstellung obligatorisch[1]). Art. 8 A. 5 schreibt vor: „Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen“[2]).

Der Absender hat daher den Frachtbrief in zweifacher, gleichlautender Ausfertigung[3]) der Bahn vor Abschluß des Frachtvertrags vorzulegen und erhält das eine Exemplar nach Abschluß des Vertrags, nach Uebergabe des Frachtgutes an die Bahn zur Beförderung, mit der Empfangsbescheinigung der Bahn versehen, zurück. Diese ist an keine bestimmte Form gebunden, muß aber wenigstens ein Erfordernis erfüllen, nämlich das Datum der Annahme des Gutes zur Beförderung angeben[4]). Die juristische Natur dieses Frachtbriefduplikats wurde wie im B.R. alt § 50 Z. 5 im Art. 8 A. 6 wenigstens negativ dahin bestimmt, daß es weder die Bedeutung des Original-Frachtbriefs noch diejenige eines Konnossements (Ladescheins) habe[5]). Diese negative Charakterisierung sollte namentlich gegenüber den Bestrebungen, welche den Frachtbrief zu einem übertragbaren Wertpapier machen wollten, Bestrebungen, von welchen unten (§ 16) gehandelt werden wird, Klarheit über die Bedeutung des Frachtbriefduplikats schaffen.

---

1) Ursprünglich hieß es den Entwürfen entsprechend „auf Verlangen des Absenders“, doch wurden diese Worte, nachdem die Kommission das Frachtbriefduplikat für den Fall einer Verfügung während des Transports für obligatorisch erklärt hatte, gestrichen (Prot. II S. 99).

2) Die Ausstellung des Frachtbriefduplikats ist nach der V.O. § 54 A. 5 für den internen Transport auch heute noch fakultativ. (Der Antrag auf Ausstellung erfolgt im Frachtbrief.) An Stelle des Frachtbriefduplikats kann mit den Wirkungen eines solchen ein „Aufnahmeschein“ ausgestellt werden, sofern es sich nicht um ganze Wagenladungen handelt. Eine Empfangsbescheinigung kann auch durch Eintragung in ein Quittungsbuch u. s. w. auf Antrag des Absenders erfolgen, doch hat eine derartige Bescheinigung weder die Bedeutung eines Frachtbriefduplikats, noch die eines Aufnahmescheines (V.O. § 54 A. 7, 8). In der Schweiz (Tr.G. 1893, Art. 8) kann für den inneren Transport das Duplikat durch einen Annahmeschein (récépissé) ersetzt werden, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat. Ausstellung eines Duplikats und eines Annahmescheines für dieselbe Sendung ist unzulässig. Auch in Belgien (Belg. Eis.G. Art. 24) muß die Bahn dem Absender auf Verlangen eine Annahmebescheinigung mit bestimmtem Inhalt einhändigen.

3) Das Duplikat unterscheidet sich nur darin vom Original, daß es die Ueberschrift „Frachtbrief-Duplikat“ trägt und keinen Vordruck „Note“ für Berechnung der Frachtsätze u. s. w. enthält.

4) Schwab S. 119 empfiehlt als praktisch auch da, wo bisher keine Stammhefte (Art. 6 A. 5) eingeführt sind, eine gleichmäßige Numerierung der Frachtbriefe und Frachtbriefduplikate vorzusehen.

5) Dies war um so mehr gerechtfertigt, als im Handelsstande eine starke Strömung für Schaffung eines negoziablen Transportpapiers vorhanden war. Vgl. § 16.

In all den Fällen, wo das I.U. von Besitz oder Uebergabe des Frachtbriefs gewisse Rechtswirkungen abhängig macht (Art. 15 A. 4, 16, 17, 27), ist Besitz oder Uebergabe des Originalfrachtbriefs gemeint. Besitz oder Uebergabe des Duplikatfrachtbriefs [1]) erzeugen keineswegs diese Rechtswirkungen [2]). Auch der Charakter eines Ladescheins [3]) (Konnossements), einer Urkunde [4]), in welcher der Frachtführer den Empfang des Gutes bescheinigt und zugleich sich verpflichtet, an den zur Empfangnahme des Gutes legitimierten Inhaber derselben abzuliefern (Art. 413, 417 H.G.B.), kommt dem Frachtbriefduplikat nicht zu. Der Ladeschein verfolgt zwar mit diesem den gleichen Zweck, Sicherstellung des Empfängers [5]) gegen Verfügungen des Absenders [6]), vermag aber nie als Order- oder Inhaberpapier [7]) zu fungieren und kann auch nicht die dem Ladeschein eigentümlichen Rechtswirkungen [8]) erzeugen. Würde so das Frachtbriefduplikat an Order ausgestellt, so würde dessen Begebung (Indossament) keinerlei rechtliche Bedeutung haben und der Inhaber (Indossator) würde nicht zum Empfange des Gutes legitimiert sein.

Das Frachtbriefduplikat ist aber nicht nur Empfangsbescheinigung, die in den Händen des Absenders bleibende Beweisurkunde über die Aufgabe des Gutes, sondern auch Legitimationsurkunde, deren Besitz allein zur Wahrnehmung gewisser Rechtsakte berechtigt.

So darf der Absender Verfügungen über das rollende Gut nach Art. 15 nur bei Vorweisung des Duplikats treffen, und bei Verhinderung des Anfangs oder der Fortsetzung des Transports darf nur der im Besitze des Frachtbriefduplikats befindliche Absender solche Anweisungen im Sinne des Art. 18, welche die Person des Empfängers und den Bestimmungsort abändern, erteilen. Endlich ist die gerichtliche Geltend-

---

1) Vgl. Eger bei Kohler-Ring, Archiv, VI S. 145.

2) Wenn der Inhalt des Frachtbriefduplikats nicht mit dem des Originalfrachtbriefs übereinstimmen sollte, so ist nur der letztere beweiskräftig. Vgl. noch Gasca III p. 109.

3) Der Ladeschein (für den Landtransport) ist dem Konnossement des Seetransports nachgebildet. Vgl. über diesen besonders H.G.B. Art. 413 ff., Code de com. art. 285 ff. und die Ausführungen bei Goldschmidt, Handbuch, I S. 757 ff., 764 ff.; Goldschmidt, Z. XXIX S. 22 ff. und Schmidt-Scharff S. 2 ff., 61. Für das Eisenbahnfrachtgeschäft hat sich der Ladeschein nicht eingebürgert.

4) Er gehört zu den Wertpapieren, und zwar zu den Traditionspapieren. Vgl. Brunner bei Endemann II S. 147, 150.

5) Deshalb hat Art. 15 A. 2 auch das Verfügungsrecht des Absenders über das rollende Gut von der Vorweisung des Frachtbriefduplikats abhängig gemacht.

6) Vgl. Goldschmidt, System, S. 227.

7) Der italienische Text übersetzt die Worte des Art. 8 A. 6: Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung eines Konnossements (Ladescheins) mit „nè di un titolo al portatore“.

8) So wird nicht die einseitige Verbindlichkeit des Ladescheins, keine Skripturobligation erzeugt. Ferner ist die Verpflichtung aus dem Ladeschein allein für das Verhältnis des Frachtführers zum Empfänger entscheidend und er ist übertragbar, so daß der als Empfänger Bezeichnete bezw. der Indossatar (oder Inhaber) zum Empfang des Frachtgutes legitimiert ist. Vgl. Schmidt-Scharff S. 18 ff.

machung der aus dem internat. Frachtvertrage gegenüber der Bahn entspringenden Rechte für den Absender, der das Frachtbriefduplikat nicht vorzuzeigen vermag, nur mit Zustimmung des Empfängers möglich [1]).

§ 10.

Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben [2]).

I. Aus der Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung des Frachtbriefs folgt nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen seine Verantwortlichkeit für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der (ihm obliegenden) Frachtbriefangaben. Art. 7 A. 1 [3]) hat nach dem Vorbilde des alten B.R. § 50 Z. 4 dieses Prinzip ausdrücklich ausgesprochen.

Dem Absender steht kein Ersatzanspruch gegen die Bahn zu für den ihm selbst aus seinen unrichtigen Erklärungen erwachsenen Schaden, dagegen hat er für jeden einem Dritten aus diesen erwachsenen Schaden aufzukommen und ist der Bahn gegenüber regreßpflichtig [4]). Ein solcher Schaden könnte beispielsweise entstehen durch nicht als solche deklarierte explodierbare Stoffe an den in demselben Wagen mit verladenen Gütern [5]).

II. Die Pflicht des Absenders zur richtigen Deklarierung hat naturgemäß zur Folge das Recht der Bahn zur Prüfung der Richtigkeit derselben. Während aber der Bahn das Recht zur Prüfung des Inhalts der Sendung schlechthin eingeräumt wird (Art. 7 A. 2), ist für das Recht zur Prüfung des Gewichts und der Stückzahl das Partikularrecht des Ortes, an welchem diese stattfinden soll, maßgebend (Art. 7 A. 3). In Bezug auf jene Prüfung bestimmt Art. 7 A. 2: „Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen.“

Diese Inhaltsprüfung, zu deren Vornahme die Bahn wohl berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, kann zu jeder Zeit, also nicht nur auf der

---

1) Vgl. Art. 26.

2) Art. 7; Ausf.-Best. §§ 3, 11 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45; V.O. § 53).

3) „Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.“

4) Der Absender haftet auch für die durch ungenaue Bezeichnung des Empfängers bedingten Folgen, z. B. Fehlspeditionen, Lieferfristüberschreitung, Verwechslung u. s. w. (Ruckdeschel S. 64).

5) Vgl. Entscheidung des Ob.L.Ger. Karlsruhe (Eger, Entsch., III S. 289). Hier war durch Entzündung einer Salpetersäure und Kollodium enthaltenden, als „photographische Artikel“ deklarierten Sendung die übrige Ladung des Wagens erheblich beschädigt worden.

Versandt- und Ankunftsstation, sondern auch auf jeder Station, welche der Transport berührt, erfolgen [1]). Bei der weitgehenden Machtbefugnis, welche man mit diesem Kontrollrecht in die Hände der Bahnen legte, mußte man darauf bedacht sein, dasselbe mit solchen Garantieen [2]) zu umgeben, welche das Publikum vor jeder schädigenden Willkür bei Ausübung desselben bewahrten. Da man sich über diese Garantieen nicht zu einigen vermochte, so unterstellte man die Regelung des Feststellungsverfahrens den am Orte der Prüfung für dieselbe geltenden gesetzlichen oder reglementmäßigen Bestimmungen [3]).

Nur ein Erfordernis ist durch seine Aufnahme in Art. 7 A. 2 einheitlich, ganz unabhängig von der partikularrechtlichen Regelung des Prüfungsverfahrens, für das ganze Vertragsgebiet aufgestellt. Es soll nämlich der Berechtigte [4]), d. i. der Absender oder der Empfänger [5]), gehörig [6]) eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein. (Im Gebiete des Vereins sind, wenn der Berechtigte nicht erscheint, zwei Zeugen zur Prüfung beizuziehen) [7]). Der Berechtigte kann sich auch durch seinen Bevollmächtigten vertreten lassen. Diese Pflicht zur Ein-

---

1) Die Berechtigung zu dieser Inhaltskontrolle kannte der schweizer Entw. noch nicht, sie wurde nach dem Vorbilde des alten B.R. § 50 A. 2 schon von Eger, Einf., S. 63, 136 vorgeschlagen und in den deutschen Entwurf aufgenommen, in der Konferenz von den Schweizern als zu weitgehend bekämpft (Prot. I S. XI a. 3, S. 10).

2) In der sehr dehnbaren, die Willkür der Bahn nicht ausschließenden Fassung des Entw. von 1878, „wo möglich unter Zuziehung des Absenders", konnte man eine genügende Garantie nicht erblicken. Man ersetzte sie darum 1881 durch die Worte „in Gegenwart oder nach gehöriger Einladung des Absenders" und setzte 1886 an die Stelle „des Absenders" „des Berechtigten", um, wenn das Gut schon am Bestimmungsort angelangt wäre, den Empfänger zuziehen zu können (Prot. II S. 81, III S. 31).

3) Diese Verifizierung wird usancemäßig auf dem Frachtbriefe selbst oder mittelst besonderer Protokolle vorgenommen (Schwab S. 104).

4) Vorweisung des Frachtbriefduplikats wird in diesem Falle nicht gefordert. Vgl. Gerstner S. 140.

5) Nach Uebergabe des Frachtbriefs an ihn oder Klagestellung nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort (Art. 15 A. 4).

6) Ob die Einladung eine „gehörige" ist, unterliegt richterlicher Beurteilung. Sie kann brieflich, telegraphisch, telephonisch (vgl. de Seigneux p. 21), muß aber jedenfalls so zeitig erfolgen, daß dem Eingeladenen das Erscheinen bei der Prüfung möglich ist.

7) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 1; V.O. § 53 A. 2. Ebenso in Italien (Instr. § 53).

In der Schweiz (Tr.G. 1893, Art. 8 A. 3) ist ein von einem Bahnbeamten und dem Absender resp. dessen Stellvertreter zu unterzeichnendes Protokoll über das Ergebnis der Prüfung aufzunehmen. Zwei Zeugen sind zuzuziehen, wenn der Absender nicht erscheint oder die Unterzeichnung verweigert.

Das belgische Eis.G. Art. 27 spricht die Voraussetzung besonders aus, die in der Regel für jede Bahnverwaltung erst den Anlaß zur Inhaltsprüfung geben wird („Wenn die Verwaltung begründete Ursache hat, eine falsche Inhaltsangabe oder das Vorhandensein nicht angegebener schädlicher oder gefährlicher, oder von der Beförderung ausgeschlossener Gegenstände zu vermuten, so" etc.). Fehlt der Aufgeber, so ist die Mitwirkung eines Polizeibeamten bei der Oeffnung der Frachtstücke erforderlich.

ladung des Berechtigten cessiert, wenn die Prüfung durch polizeiliche Maßnahmen gefordert wird. Es wird hier also unterschieden zwischen der Inhaltsprüfung, die im Interesse der Bahn, z. B. wegen Tarifierung [1]), und jener, die im öffentlichen Interesse stattfindet — „auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist" (Art. 7 A. 2). Voraussetzungen, Inhalt und Umfang dieses Rechts werden für jeden Staat kraft seiner Souveränität festgestellt. Es ist mithin für die Zulässigkeit einer solchen polizeilichen Prüfung entscheidend lediglich das Staatsrecht des Landes, in welchem die Prüfung vorgenommen wird.

III. Recht und Pflicht der Bahn zur Ermittelung und Kontrolle des Gewichts oder der Stückzahl des Gutes wird durch I.U. nicht berührt, sondern hierfür bleibt einzelstaatliche (gesetzliche oder reglementarische) Regelung maßgebend (Art. 7 A. 3). Obligatorisch ist die Feststellung des Gewichts im Gebiete des Vereins nur für Stückgüter [2]).

Die Frachtbriefangaben über Gewicht und Stückzahl der selbst-

---

1) Bei Prüfungen, die auf Grund bahnpolizeilicher Vorschriften erfolgen, ist der Berechtigte einzuladen, denn es soll gerade durch diese Anordnung eine zu große Machtvollkommenheit der Bahn verhindert werden (Prot. III S. 31). Nur wo eine sicherheits- oder ordnungspolizeiliche Vorschrift, gleichviel ob allgemeiner oder spezieller Natur (z. B. Transportverbot anarchistischer etc. Schriften oder gewisser Güterarten gelegentlich einer Cholera-epidemie), der Prüfung zu Grunde liegt, kann von der Einladung des Berechtigten Umgang genommen werden. Die Prüfung muß nicht notwendig von einer Polizeibehörde vorgenommen werden, sondern es kann auch die Bahnverwaltung zu deren Vornahme delegiert sein (A.M. Eger bei Grünhut, Zeitschr., XIX S. 623 f.). Gerade die auch von Eger betonte Wichtigkeit des Zweckes und die zur Abwendung von Gefahren notwendige Beschleunigung der Prüfung rechtfertigt dies nach dem Wortlaut und der ratio legis. Im administrativen Beschwerdeverfahren oder im Prozeßwege müßte die Bahn eventuell das Dasein der Voraussetzungen nachweisen.

2) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 2—4; V.O. § 53 A. 3—5. Nach diesen ist die Bahn auch auf Antrag des Absenders zur Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Wagenladungsgüter gegen tarifmäßige Gebühr verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen. (Die Versandtstation hat die Feststellung des Gewichts durch den Wiegestempel auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen.) Der Absender kann bei dieser Feststellung zugegen sein. Wird sie, nachdem sie bereits erfolgte, in seiner Gegenwart wiederholt, so kann die Bahn auch hierfür eine Gebühr beanspruchen.

Das schweizer. Tr.G. 1893 (Art. 7 A. 4) gewährt dem Absender gleichfalls das Recht auf diese Feststellung gegen Gebühr. Ist diese infolge fehlender oder ungenügender Einrichtungen auf der Abgangsstation nicht möglich, so erfolgt sie auf einer anderen Station (des Transportwegs).

Dies ist auch der Fall in Italien (Instr. § 23), wo die Nachwiegung obligatorisch ist.

In Frankreich ist die Nachwiegung ebenfalls obligatorisch und unentgeltlich, Gebühr ist nur zu erheben, wenn Absender eine nochmalige Verwiegung verlangt (Picard IV p. 676).

verladenen Güter entbehren ohne die bescheinigte bahnamtliche Nachwiegung (Nachzählung) der Beweiskraft (Art. 8 A. 4).

IV. Nachdem A. 1 des Art. 7 die Pflicht richtiger Frachtbriefangaben aufgestellt hat, setzt A. 4 die Rechtsfolgen der Uebertretung dieser Verpflichtung fest, aber nur bezüglich der unrichtigen Inhaltsangabe und dann für den Fall der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat. Diese Rechtsfolgen sind:

1) Nachzahlung einer etwaigen Frachtdifferenz;
2) Ersatz des entstandenen Schadens;
3) strafgesetzliche [1]) oder polizeiliche Strafen, falls solche durch das betreffende Landesrecht [2]) vorgesehen sind, und endlich
4) „Frachtzuschlag“ [3]).

Dieser hat einen rein privatrechtlichen Charakter. Die Aehnlichkeit mit der deutschrechtlichen Buße [4]) (besonders im R.Straf-G.B. und in den Reichsgesetzen zum Schutze des litterarischen, künstlerischen und industriellen Urheberrechts) liegt auf der Hand, doch sind auch wieder die Abweichungen zu große, als daß man sie in diese Kategorie der Buße einreihen könnte [5]).

Der Frachtzuschlag stellt sich dar als eine obligatio ex lege, als ein auf Gesetz [6]) beruhender Anspruch der Bahn gegen den Absender (bezw. Empfänger). Dieser knüpft sich unmittelbar an den Thatbe-

---

1) Ueber die Frage, ob eine falsche Frachtbriefangabe den Thatbestand des Betruges erschöpfe (Vermögensbeschädigung?), vgl. Erk. d. preuß. Ob.Tribunals bei Ruckdeschel S. 64 f. und des R.Gerichts bei Eger, Entsch., III S. 127 f.

2) Nach schweizer. Tr.G. 1893, Art. 7 A. 5, 6, welches Rechtsfolgen 1 und 2 schlechthin und 3 bei Vorhandensein des Thatbestandes eines Delikts anerkennt, kann im Wiederholungsfalle eine Polizeibuße im zwei- bis zehnfachen Betrage der verkürzten Fracht ausgesprochen werden.

3) Dieser ist dem alten B.R. § 50 Z. 4 A. 3 nachgebildet. An die Stelle von „Konventionalstrafe“ des Vorbildes hatte der deutsche Entwurf (Art. 3) „Geldbuße“, welcher Ausdruck 1878 in „Geldbetrag“ und 1881 in „Frachtzuschlag“ geändert wurde. Hierdurch wurde gegenüber der von einer Seite vertretenen strafrechtlichen Auffassung des Instituts (Prot. I S. 10) dessen civilrechtliche Natur in voller Schärfe betont.

4) So besteht nach der Denkschrift zum deutschen Entwurfe (Prot. I S. LII) der Zweck des „Frachtzuschlags“ (wie der Buße) darin, „die Eisenbahnen gegen derartige Mißbräuche sicherzustellen, ohne ihnen den oft schwierigen Beweis eines erlittenen Schadens aufzuerlegen“.

5) Bei der wenig klaren Natur des Instituts der „Buße“ würde das auch keinen konstruktiven Wert haben.

6) So Gerstner S. 142, der deshalb mit Recht dem Frachtzuschlag den Charakter der Konventionalstrafe (im Gegensatze zum alten B.R.) abspricht. In der That fehlt auch hier der Rechtsgrund der Konventionalstrafe („der eigene Wille des zu Bestrafenden“, vgl. Wendt S. 198). Gegen die Auffassung als Konventionalstrafe spricht sich auch aus Strauß S. 74, doch ist mit seiner Charakterisierung des Frachtzuschlags als einer „privatrechtlichen Geldbuße“ das Wesen des Instituts wenig erhellt.

stand der falschen Deklaration oder Ueberlastung. Diese Rechtsfolge tritt ein ohne Rücksicht darauf, ob eine schuldhafte Willensrichtung (dolus oder culpa) des Absenders vorliegt oder nicht, ohne Rücksicht darauf, ob durch sie der Bahn ein Schaden zugefügt wurde [1]). Der Anspruch der Bahn auf Frachtzuschlag entsteht also nur

a) „bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung“ [2]), nicht aber bei unrichtiger Angabe des Gewichtes und der Stückzahl;

b) „sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat“ (Art. 7 A. 4).

Nur der die Ueberlastung verschuldende Absender soll zur Entrichtung des Frachtzuschlags verpflichtet sein. Ein Verschulden des Absenders ist aber nicht gegeben, wenn nicht er, sondern die Bahn die Verladung besorgt, sowie dann, wenn er zwar selbst die Verladung besorgt, aber Verwiegung [3]) durch die Bahn beantragt hat. Da ein Verwiegen der Wagen für den Absender oft unmöglich ist, jedenfalls große Schwierigkeiten bietet, so wäre es unbillig ihn für die Folgen der Ueberlastung haftbar zu machen, sofern er seine bona fides dargethan hat. Dies geschieht durch das Verlangen bahnseitiger Verwiegung [4]).

Während nach dem alten B.R. die Konventionalstrafe der entdeckenden Verwaltung zufiel, und durch diese die Aufmerksamkeit der Bahnbeamten anspornende Prämie deren Eifer zur Aufdeckung solcher die Einkünfte der Bahnen schmälernder unrichtiger Angaben angeregt wurde, gewährt das I.U. dieselbe allen am Transport beteiligten Bahnen. Diesen steht ein Anspruch auf eine verhältnismäßige Quote des „Frachtzuschlags“ zu, der also pro rata ihres Anteils am Gesamtfrachtbetrage unter sie geteilt wird. Eine Niederschlagung oder Herabsetzung des Frachtzuschlags kann nur unter Zustimmung aller am Transport be-

---

1) Schon durch Irrtum oder Unterlassung rücksichtlich der Deklaration wird der Anspruch auf Frachtzuschlag begründet, selbst gegen den Spediteur, der die ihm von seinem Kommittenten gemachten Angaben wiederholt (Erk. des österr. ob. Ger. bei Eger, Entsch., IV S. 95). Der Geschäftsherr wird auch durch die falschen Angaben seines Geschäftsgehülfen nicht von der Zahlung des Frachtgeldzuschlags befreit (Entsch. d. R.Ger. bei Eger, Entsch., I S. 246).

2) Auf der 2. Konferenz wurde die „zu niedrige Angabe des Gewichts“ gestrichen, da sie für die Länder, in welcher die obligatorische Abwägung aller Güter vorgeschrieben, überflüssig und da sie für solche Güter wie Langholz, Kalk, Steinkohlen, bei denen für den Absender eine genaue Gewichtsangabe unmöglich, unbillig wäre (Prot. II S. 81 f.) — Auch V.O. § 53 A. 7 hat im Gegensatz zum alten B.R. § 50 Z. 4 die Gewichtsangabe gestrichen.

3) Obwohl Art. 7 A. 3 eine Pflicht der Bahn zur Nachwiegung nur, soweit sie partikularrechtlich festgesetzt ist, anerkennt, wird hier der Absender eines Landes, in welchem diese Pflicht nicht besteht, gegen die Folgen der in einem anderen Lande ermittelten Wagenüberlastung geschützt (Schwab S. 106).

4) Vgl. Eger bei Grünhut, Zeitschr., XIX S. 634.

teiligten Bahnen durch vollständigen oder teilweisen Verzicht auf ihren Anteil erfolgen [1]).

Die Frage, wer zur Zahlung des Frachtzuschlags verpflichtet sei, wird im (deutschen Text) I.U. nicht beantwortet, nur im französischen Texte (l'expéditeur — sera passible d'une surtaxe) wird der Absender als der hierzu Verpflichtete bezeichnet. Diese prinzipielle Lösung entsprach auch der Auffassung der Konferenz [2]). Sie ergiebt sich aus der Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben (Art. 7), denn die Zahlung des Frachtzuschlags ist eine der aus unrichtiger Frachtbrieferklärung entspringenden Folgen. Diese Verpflichtung geht aber auf den Empfänger über mit seinem Eintritt in den Frachtvertrag. Ist der Frachtzuschlag im Frachtbrief ersichtlich gemacht, so ist der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief auch zu dessen Zahlung verpflichtet (Art. 17). Der Frachtzuschlag gehört unstreitig auch zu den pfandrechtlich [3]) gesicherten Forderungen der Bahn (Art. 20, 21), so daß diese nur gegen Zahlung derselben das Gut aushändigen darf.

Die Höhe des Frachtzuschlags setzt Art. 3 Ausf.-Best. fest. Die hier festgesetzten Beträge sind Maximalsätze. Sie bilden dem Publikum gegenüber eine Grenze nach oben, die keine Erhöhung zuläßt. Dagegen würde eine Herabsetzung dieser Sätze nicht gegen Art. 4 verstoßen [4]). Eine solche könnte aber nur mit Zustimmung aller am Transporte beteiligten Bahnen erfolgen, denen ihr Anspruch auf die ihnen zukommende Quote des Frachtzuschlages nicht gegen ihren Willen verkürzt oder entzogen werden darf.

1) Der Frachtzuschlag beträgt für unrichtige Inhaltsangabe in der Regel das Doppelte der (vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden) Gesamtfracht [5]) (Ausf.-Best. § 3 A. 2). Eine Ausnahme besteht bezüglich der unrichtigen oder ungenauen Deklaration solcher Güter, bei welcher eine besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs zu befürchten ist.

Es sind das die in Ausf.-Best. § 1 Z. 4 [6]) und in Anlage I (des I.U.) No. I—XXXIV aufgeführten Gegenstände. Der Frachtzu-

---

1) So hat das neue Vereins-Uebereinkommen (Art. 11) den Frachtzuschlag bei unrichtiger Inhaltsangabe der entdeckenden Verwaltung zuerkannt. Vgl. Gerstner S. 148. Ebenso ital. Instr. § 53, letzter A.

2) Vgl. Prot. I S. 57 f.

3) Auf der 1. Konferenz wurde protokollarisch vorgemerkt, daß „es zulässig sei, die Waren mit den verwirkten Geldbußen zu belasten und sie mit der Fracht auf gleichen Fuß zu stellen" (Prot. 1 S. 58).

4) Vgl. Eger bei Grünhut, Zeitschr., XIX S. 638 f.

5) Nach V.O. § 53 A. 9 ist die Festsetzung der Höhe des Frachtzuschlags den Tarifen überlassen. Nur droht § 42 A. 7 für Aufgabe von Leichen unter falscher Deklaration einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht an.

6) Im Texte heißt es irrtümlich „§ 1 Absatz 4", der aber fehlt.

schlag [1]) beträgt hier ebenso wie für die Außerachtlassung der in Anlage 1 zu No. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe derartiger Güter 15 Franken [2]) für jedes Brutto-Kilogramm (Ausf.-Best. § 3 A. 1), also einschließlich der Verpackung. Der Frachtzuschlag dürfte nicht nach dem Gesamtgewicht des Gutes, sondern nur nach dem Gewichte des verbotswidrig aufgegebenen Teiles der Sendung zu berechnen sein [3]).

Gemäß Ausf.-Best. § 11 sind die hier und sonst in den Ausf.-Best. in Franken ausgedrückten Summen in den Vertragsstaaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, d. i. Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Niederlande und Rußland, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

2) In Bezug auf den Frachtzuschlag wegen Ueberlastung besagt Ausf.-Best. § 3 A. 3:

„Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 Proz. übersteigt, so beträgt die Gesamtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.“

Eine den oben erwähnten Voraussetzungen [4]) entsprechende Ueberlastung erzeugt mithin nur dann die Verpflichtung zur Zahlung eines Frachtzuschlags, wenn sie die (außen an jedem Güterwagen angeschriebene) Tragfähigkeit um mehr als 5 Proz. übersteigt, weil erst dann eine Gefährdung der Betriebssicherheit zu befürchten ist. Ist daher diese Tragfähigkeit überschritten und es beträgt dieser Ueberstieg 5 Proz. oder bleibt darunter, so verpflichtet dieser Ueberstieg wohl zur Nachzahlung des Frachtunterschieds, der überhaupt bei jeder Ueberlastung auch neben dem Frachtzuschlag zu bezahlen ist, nicht aber zur Entrichtung eines Frachtzuschlags.

Die „Gesamtgeldbuße“ [5]) ist nichts anderes wie der Frachtzuschlag, der bei unzulässiger Ueberlastung das Zehnfache der Frachtdifferenz, des Frachtbetrags, der für das die Tragfähigkeit übersteigende Gewicht tarifmäßig zu berechnen ist, beträgt.

Ueber den Ausdruck „Tragfähigkeit“ ist noch zu bemerken, daß derselbe jetzt auf den deutschen und ebenso auf den österreichischen und ungarischen Wagen [6]) eine andere Bedeutung hat als zur Zeit der Abfassung des I.U. (1886). Inzwischen wurden die Aufschriften

---

1) Die Ausdrücke „Taxzuschlag“ und „Gesamtgeldbuße“ (Ausf.-Best. § 3 A. 1, 2 und 3) sind mit „Frachtzuschlag“ identisch. Der leicht mißverständliche Ausdruck „Gesamtgeldbuße“ blieb aus Versehen stehen, was sich aus der Entstehungsgeschichte von Ausf.-Best. § 3 A. 3 ergiebt. Ueber diese vgl. Schwab S. 111.

2) = 12 Mark = 6 fl. ö. W. (V.O. § 53 A. 8; Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 5).

3) Vgl. hierüber Eger bei Grünhut, Zeitschr., XIX S. 640 f.

4) Siehe S. 76.

5) Vgl. Anm. 1.

6) Vgl. v. Buschman S. 112.

an diesen Wagen in der Weise geändert, daß an Stelle des Ausdrucks „Tragfähigkeit“ die Bezeichnung „Ladegewicht“ getreten ist, während die außerdem noch beigefügte Aufschrift „Tragfähigkeit“ aber noch die allenfalls noch zulässige Erhöhung des „Ladegewichts“ enthält. Es ist daher auch die geringste Ueberschreitung dieser „Tragfähigkeit“ unzulässig.

An deutschen Wagen ist daher die Aufschrift „Ladegewicht“ gleichbedeutend mit dem Ausdrucke „Tragfähigkeit“ der Ausf.-Best. § 3 A. 3 [1]).

Eine dies aussprechende Erklärung [2]) verlas der deutsche Gesandte v. Bülow auf der diplomatischen Konferenz in Bern für den Abschluß des I.U. am 13. X. 1890, welche dem Protokolle [3]) dieser Konferenz einverleibt und auf Beschluß derselben dem Centralamt zur weiteren Behandlung zugewiesen wurde. Dieses beschränkte sich darauf, diese Erklärung noch speziell durch Kreisschreiben zur Kenntnis der Vertragsstaaten zu bringen [4]).

§ 11.

Die Verpackung [5]).

I. Objekt eines internat. Frachtvertrags bildet bei der Bedeutung, welche der Verpackung eines Gutes in Rücksicht auf Transportfähigkeit und Schutz gegen Beschädigung zukommt, das ordnungsmäßig verpackte Gut, d. h. die Transportpflicht der Bahn erstreckt sich nicht auf unverpackte Güter, wenn eine Verpackung notwendig erscheint, oder auf nur mangelhaft verpackte Güter, deren Beförderung von jeder Bahn abgelehnt werden kann.

In Uebereinstimmung mit dem deutschen Frachtrecht [6]) spricht Art. 9 A. 2 nur aus, daß das Fehlen oder gewisse Mängel der Verpackung die Bahn zur Verweigerung der Annahme des betreffenden

---

1) Vgl. auch Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 45 Z. 5 A. 2. A. 3 fordert den Absender auf, die Möglichkeit zu berücksichtigen, daß infolge von Witterungseinflüssen während der Beförderung die Belastung über die Grenze der um 5 % erhöhten Tragfähigkeit (d. i. Ladegewicht) hinausgeht. — Nach V.O. § 53 A. 6 darf, wo nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an den Wagen angeschrieben ist, der Wagen bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.

2) Sie schloß mit dem Satze: „Hiernach erscheint es geboten, im § 3 A. 3 der Ausf.-Best., soweit deutsche Wagen in Frage kommen, den Ausdruck ‚Tragfähigkeit‘ durch Ladegewicht zu ersetzen.“

3) Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 49.

4) Das. S. 88.

5) Art. 9; Zus.-Best. § 4 und Anlage 3 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 47; V.O. § 57 und 58).

6) Art. 9 A. 1 und 2 stimmte überein mit B.R. (alt) § 47 A. 1.

Gutes zur Beförderung berechtigt, denn es ist Pflicht des Absenders, das Gut in genügender [1]) Verpackung der Bahn einzuliefern. „Soweit", sagt Art. 9 A. 1, „die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nötig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob" [2]).

Eine ganze Reihe von Warengattungen [3]) pflegen ohne jede Verpackung befördert zu werden [4]), weil durch den Mangel derselben erfahrungsgemäß Beschädigungen der Waren nicht entstehen und weil das Risiko kleiner Transportschäden bei billigen Massengütern nicht in Betracht kommt gegenüber den Verpackungskosten.

Ueber die Notwendigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Verpackung entscheidet, wenn reglementarische Bestimmungen hierüber fehlen, das Ermessen der Annahmeabfertigungsstelle, für welche die Handelsübung [5]), wenn auch nicht allein, ausschlaggebend ins Gewicht fallen wird. Nur betreffs der Verpackung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände hat das I.U. in Anlage 1 der Ausf.-Best. zwingende Vorschriften erlassen, so daß deren Beobachtung Bedingung der Annahme solcher Güter zur Beförderung ist und das Ermessen der Annahmeabfertigungsstelle über die Verpackung solcher Güter ausgeschlossen bleibt. Die Bahn ist unter keinen Umständen befugt, ein solches Gut, welches den in Anlage 1 vorgeschriebenen Verpackungsbedingungen nicht entspricht, zur Beförderung anzunehmen.

Im Beschwerdeweg kann der ablehnender Bescheid des Beamten der Annahmeexpedition bei dem vorgesetzten Beamten (Behörde) angefochten werden. Die endgültige Entscheidung der Frage, ob die Zurückweisung oder Beanstandung des Gutes gerechtfertigt sei oder nicht, kann aber der Absender der richterlichen [6]) Beurteilung unterbreiten [7]).

---

1) „Die Verpackung muß so beschaffen sein, daß sie unter Voraussetzung ordnungsmäßiger Behandlung geeignet erscheint, die Ware vor Beschädigung oder Verlust zu sichern" (v. Hahn II S. 595).

2) Diese Pflicht des Absenders, für die erforderliche Verpackung zu sorgen, ist in fast allen Staaten anerkannt.

3) Siehe S. 81 Anm. 2.

4) Einzelne Tarife bezeichnen speziell diejenigen Güter, die ohne Verpackung befördert werden, z. B. Tariffe a. 95 (alla rinfusa), französ. tarifs généraux (en vrac, vgl. Sarrut n. 370) lassen gewisse Güter ohne Verpackung nur als Wagenladungen zu.

5) De Seigneux's Antrag zu sagen: „die Handelsübung entscheidet über die Notwendigkeit und Beschaffenheit der Verpackung; im Streite entscheidet der Richter der Abgangsstation über diese Fragen" (Prot. I S. 12, 65) wurde nicht angenommen. Der letzte Punkt ist selbstverständlich und die Handelsübung bildet in der Regel nur einen der Faktoren der Beurteilung. Da, wo in den für die Annahmestelle geltenden Reglements auf die Handelsübung bezüglich der Verpackung verwiesen wird, z. B. französ. tarifs généraux, Tariffe a. 95, sind diese für die Annahme oder Zurückweisung maßgebend.

6) Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 533; Gasca III p. 112.

7) Im früheren österr.-ungar. und Vereins-B.R. waren die Worte eingeschaltet: „nach dem Ermessen der Eisenbahn vorbehaltlich der richterlichen Entscheidung". Sie blieben

II. Eine solche Zurückweisung würde aber unter Umständen allzu rigoros und wenig zweckmäßig sein. Man hat deshalb ein Mittel gefunden, welches bezweckt, die Interessen des Absenders mit denen der Bahn, welche für den aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung entstandenen Schaden aufzukommen hätte, in Einklang zu bringen [1]).

Die Bahn ist nämlich berechtigt (aber keineswegs verpflichtet), auch gar nicht oder nicht ordnungsmäßig verpackte Güter zur Beförderung zu übernehmen [2]), darf dann aber, wenn sie dies thut, ein doppeltes Anerkenntnis des Fehlens oder der Mängel der Verpackung unter deren spezieller Bezeichnung verlangen (Art. 9 A. 2). Diese Anerkennung hat in bestimmter Form zu erfolgen, und zwar erstens durch einen Vermerk im Frachtbrief und außerdem zweitens durch eine besondere Erklärung [3]), für welche das Formular [4]) in Anlage 3 zu gebrauchen ist (Art. 9 A. 2; Ausf.-Best. § 4). Die Erklärung im Frachtbrief [5]) ist vorgeschrieben, damit der Mangel ausdrücklich und formell konstatiert werde und Empfänger und Empfangsbahn sofort Kenntnis davon erhalten, in welcher Beschaffenheit die Ware zur Aufgabe gelangte, und so unbegründete Reklamationen vermieden werden [6]). Die besondere Erklärung, der Revers [7]), bezweckt, nachdem der Frachtbrief das Gut begleitet und die Transportbahnen und den Empfänger von dem Vorhandensein der Ver-

---

im B.R. von 1874 weg, auf Veranlassung des R.Eisenbahnamts, ohne daß durch diese Streichung eine Aenderung in den thatsächlichen Verhältnissen eintreten sollte (vg. Ruckdeschel S. 24 f.).

1) Vgl. Lanckman, Tarifs, p. 210.

2) Man hat diese Einrichtung im Interesse des Handels getroffen. „Eine Mehrzahl bedeutender Handelsartikel ist (nämlich) entweder nur ganz unverpackt, oder nur mit mangelhafter Verpackung mit Vorteil in den großen Verkehr zu bringen. — Gerade seit die Eisenbahnen bestehen, kommen außer den Rohprodukten viele Metallfabrikate, Meubles, Häute, Leder, Zuckerbrote ohne Verpackung in den Handel. Sobald man Verpackung fordert, sind bestimmte Absatzwege verschlossen, welche die dadurch veranlaßten Kosten nicht tragen. Knochenkohle, Rohzucker, welcher einige Transporte erduldet hat, und Reis haben regelmäßig so schlechte Fustage, daß selten alles Streuen vermieden wird, die Artikel vertragen aber keine Erneuerung der Fustage" (Denkschrift der Kommission deutscher Eisenbahnverwaltungen 1859, abgedruckt bei v. Hahn II S. 727 f.).

3) Eine die Bahn von ihrer gesetzlichen Haftpflicht befreiende formelle Erklärung wird auch in den einzelnen Vertragsstaaten für den inneren Verkehr gefordert (z. B. [außer V.O. § 58] billet, bulletin de garantie in Belgien und Frankreich, bollettino di garanzia in Italien; vgl. Sarrut n. 748 bis; Lanckman n. 331; Vidari n. 74).

4) Dieses ist dem Formular Anlage A zu § 47 B.R. (alt) nachgebildet, mit welchem es fast ganz übereinstimmt.

5) Nur diese eine Erklärung im Frachtbriefe fordert H.G.B. Art. 424 A. 2; schweizer. Tr.G. (1875) Art. 14.

6) Vgl. Prot. z. H.G.B. S. 4796 f.

7) Die in Deutschland üblichen sog. Generalreverse bei häufiger Versendung gleichartiger Güter durch denselben Absender (vgl. über diese Eger III S. 220) sind für internat. Transporte nicht anwendbar, da das I.U. nur die für jede Einzelsendung auszustellenden formularmäßigen Reverse kennt (A. A. Eger, I.U. S. 166).

packungsmängel in Kenntnis setzt, der Versandtstation „die besondere Erklärung" als Beweisdokument ihrer Haftbefreiung, über das sie zu jeder Zeit verfügen kann, zu überliefern.

Die Frage, welcher Einfluß Mängeln der Bescheinigung zukommt, dürfte dahin zu beantworten sein, daß diese Formvorschriften nicht solche sind, deren Nichtbeobachtung Nichtigkeit zur Folge hat. Als wesentliche Erfordernisse der Bescheinigung kommen in Betracht die Schriftlichkeit und die spezielle Bezeichnung der Mängel. Sind diese Erfordernisse vorhanden, dann bewirken sie ungeachtet anderweitiger Mängel die Haftpflicht des Absenders nach Art. 9 A. 3 [1]).

Während aber Art. 9 A. 3 die doppelte Bescheinigung des Mangels (auf dem Frachtbrief und auf dem Formular) zur Voraussetzung der Haftpflicht des Absenders macht, spricht der ergänzende, die Haftungsbefreiung der Bahn festsetzende Art. 31 Z. 2 nur von der frachtbriefmäßigen Bescheinigung. Der Hauptnachdruck wird eben gelegt auf die Erklärung auf dem Frachtbrief, als der für alle Rechtsverhältnisse des Frachtvertrags maßgebenden Urkunde. Fehlt daher aus irgend einem Grunde die besondere formularmäßige Erklärung, so bewirkt die frachtbriefmäßige allein (gemäß Art. 31 Z. 2) die Haftbefreiung der Bahn und die Haftpflicht des Absenders.

Wenn aber allein die Erklärung auf dem Formular [2]), nicht aber die auf dem Frachtbrief vorliegt, tritt die Wirkung des Art. 31 Z. 2 nicht ein, die Bahn kann daher auf Grund der einen nicht frachtbriefmäßigen Bescheinigung ihre Haftbefreiung nicht geltend machen, sich nicht auf die Präsumtion des Art. 31 A. 2 stützen, daß der Schaden, welcher aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung entstehen konnte, auch wirklich aus dieser entstanden ist. Dagegen wird die Bahn nicht haftpflichtig, sondern sie muß, während ihr sonst diese Präsumtion zu gute käme, nun erst den Nachweis führen, daß der Schaden durch die fehlende oder mangelhafte Verpackung verursacht worden sei [3]). Das Fehlen und die Mängel der Verpackung sind aber schon durch die eine Bescheinigung (auf dem Formular), die der Absender gegen sich gelten lassen muß [4]), anerkannt, und die Haftungsverbindlichkeit des Absenders erscheint damit begründet.

III. Die Wirkung dieser Bescheinigung der Verpackungsmängel äußert sich als Befreiungsgrund von der Haftpflicht für die Bahn (Art. 31),

---

1) Schwab S. 124.

2) Diese soll (nach der Denkschrift des deutschen Entwurfs bei Eger, Einf., S. LIII) zum Gebrauche der Bahnen ausgestellt werden.

3) So schon für das frühere deutsche Recht Ruckdeschel S. 210; vgl. auch Gerstner S. 165.

4) Dagegen müßte ihn der Empfänger nicht gegen sich gelten lassen. Vgl. Schwab S. 262.

von welcher weiter unten [1]) gehandelt werden wird, und als Rechtsgrund der Haftpflicht des Absenders.

In Bezug auf diese erklärt Art. 9 A. 3 [2]): „Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften [3]) und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen bezw. der Bahnverwaltung zu ersetzen."

Den durch Frachtbrief und Revers bescheinigten Mängeln werden hier die äußerlich nicht erkennbaren gleichgestellt, und für beide Gattungen von Mängeln der Verpackung haftet der Absender in vollem Umfange. (Ebenso haftet er aber drittens auch für die äußerlich erkennbaren Verpackungsmängel, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt, worüber gleich zu sprechen sein wird.) Der Absender hat nicht nur selbst den Schaden zu tragen, der infolge des Fehlens oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung das von ihm aufgegebene Gut trifft, denn durch die Bescheinigung befreit er die Bahn von der Verantwortlichkeit für den durch die mangelhafte Verpackung verursachten Schaden. Er muß auch außerdem noch der Bahn den Schaden ersetzen, den sie unmittelbar oder mittelbar erleidet, sei es daß ihr Fahrmaterial oder Güter Dritter beschädigt werden. Voraussetzung der Ersatzpflicht bleibt immer ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den Verpackungsmängeln und dem eingetretenen Schaden. Die Unterscheidung zwischen den äußerlich erkennbaren und den äußerlich nicht erkennbaren Mängeln, für welch letztere der Absender, auch wenn sie nicht bescheinigt sind, verantwortlich ist, entspricht durchaus der Billigkeit.

Bei Annahme des Gutes ist die Bahn zu einer Prüfung der Verpackung verpflichtet. Aeußerlich [4]) d. h. mit dem Sinne (Gesicht, Gehör, Geruch, Gefühl) [5]) sofort erkennbare Mängel der Verpackung müssen bei dieser Untersuchung wahrgenommen werden. Ist dies nicht der Fall, so war sie nicht mit der nötigen Sorgfalt vorgenommen. In diesem Falle hat dann die Bahn, nicht aber der Absender die Folgen dieser Nachlässigkeit zu tragen. Hat die Bahn trotz Wahrnehmung der Mängel der Verpackung das Gut vorbehaltlos angenommen, so liegt in dieser Annahme die stillschweigende Erklärung, über die Mängel hinwegsehen und dafür aufkommen zu wollen [6]).

---

1) Siehe § 22.

2) Derartige Bestimmungen über die Haftpflicht des Absenders waren dem früheren deutschen Frachtrecht fremd.

3) Aehnlich auch schweizer. Tr.G. (1875) Art. 14 („Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche schon bei der Absendung hätten bemerkt werden können . . .").

4) „Mängel der Verpackung, welche schon bei der Absendung hätten bemerkt werden können" (schweizer. Tr.G. v. 1875 Art. 14 A. 2).

5) Vgl. Schott bei Endemann, Handb., III S. 330.

6) Eger I S. 286.

IV. Nur in einem Falle haftet, wie erwähnt, der Absender und nicht die Bahn für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, auch wenn sie nicht bescheinigt sind, nämlich dann, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt (Art. 9 A. 3 Schlußsatz). Selbstverständlich erscheint hier der dolus des Absenders gegenüber der culpa der Bahn als der höhere Grad der Verschuldung, weshalb nur die Ersatzverbindlichkeit des Absenders begründet wird [1]). Das Vorhandensein des dolus hat die Bahn zu beweisen [2]), doch dürfte der Beweis in den meisten Fällen sehr schwer zu erbringen sein. Die Frage, ob in diesem Falle des dolus des Absenders auch der Schadensersatzanspruch des Empfängers gegen die Bahn beseitigt sei [3]), muß bejaht werden, denn wenn ihn Art. 16 auch zur Geltendmachung der durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen die Bahn berechtigt, so sind hier eben nur solche Rechte gemeint, denen Verpflichtungen der Bahn entsprechen. In diesem Falle besteht aber keine Ersatzpflicht der Bahn, sondern nur eine solche des Absenders. Gegen diesen muß daher auch der Empfänger seinen Schadensanspruch richten.

V. Wenn auch in der Berner Konferenz der deutsche Antrag abgelehnt wurde, welcher der Aufgabestation die Berechtigung zugestehen wollte, zu verlangen [4]), daß der Absender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise zu versehen habe, so ist doch eine dahin gehende reglementarische Bestimmung wie die des § 47 Z. 2 der Zus.-Best. z. Ver.B.R. (= V.O. § 58 A. 5) [5]) ebenso gültig wie die über die Signierung [6]) des Gutes.

---

1) Gasca (III p. 114) bestreitet die Möglichkeit des dolus bei äußerlich erkennbaren Mängeln, aber mit Unrecht. Denn auch solche können bei einer ungenügenden Untersuchung der Bahn übersehen werden. Und darauf dürfte zumeist der dolus hinzielen. Der Absender verpackt absichtlich die Ware nicht oder schlecht in der Hoffnung, die Bahn würde diese Mängel übersehen und so haftpflichtig werden.

2) Vgl. Asser p. 169.

3) Vgl. Asser p. 169 f.

4) Prot. II S. 20, 88. Für die Ablehnung wurde u. a. geltend gemacht, daß eine solche Bestimmung besser den Tarifvorschriften der Bahnen überlassen werde.

5) mit dem Zusatze: „sofern deren (d. i. Stückgüter) Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet“.

6) Das I.U. Art. 6 lit. d fordert nur Angabe von Zeichen und Nummer der Frachtstücke im Frachtbriefe, die natürlich mit denen auf dem Gute übereinstimmen müssen, enthält aber keine weiteren Vorschriften hierüber. V.O. § 58 A. 4 bestimmt, daß die Stückgüter in haltbarer, deutlicher und Verwechselungen ausschließender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe äußerlich zu bezeichnen (signieren) seien.

§ 12.

Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften[1]).

I. Zu den namentlich in Deutschland und Oesterreich am meisten bekämpften Normen des I.U. zählt die Vorschrift des Art. 10 A. 3: „Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, solange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn[2]) erfüllt.“

Der deutsche Antrag, neben den Polizeivorschriften auch die im Interesse der Statistik erlassenen Vorschriften hier aufzunehmen, wurde abgelehnt[3]). Die Frage, ob diese vom Absender, Empfänger oder von der Bahn zu erfüllen sind, entscheidet sich nach dem Rechte eines jeden vom Transporte berührten Staates[4]).

Das alte B.R. § 51 A. 2 stand auf dem entgegengesetzten Standpunkt und überwies grundsätzlich die Besorgung der zoll- und steueramtlichen Behandlung der Güter dem Absender. Nur auf dessen ausdrücklichen Antrag konnte die Bahn diese Behandlung freiwillig vermitteln, lehnt aber, wenn sie diese übernommen hat, jede Verantwortlichkeit ab.

Das I.U. hingegen läßt sich von dem Gesichtspunkte leiten, daß es zu den aus dem Frachtvertrage folgenden Verpflichtungen der Bahn gehöre, in Vertretung der Beteiligten für die zollamtliche u. s. w. Behandlung zu sorgen[5]). Diese Auffassung dürfte auch als die grundsätzlich berechtigte erscheinen.

---

1) Art. 10 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 48; H.G.B. Art. 393; V.O. § 59).

2) Wirtschafts-, sanitäts-, auch sicherheitspolizeiliche Vorschriften kommen hier vorzugsweise in Betracht, wie die Beibringung von Ursprungszeugnissen, Identitätsnachweisen, Reblausattesten, Wildscheine über rechtmäßigen Erwerb der erlegten Tiere, amtliche Bescheinigung der Untersuchung und des Gutbefundes amerikanischen Schweinefleisches (Kaiserl. deutsche Verord. 3. IX. 1891), tierärztliche Untersuchung von Pferden, Wiederkäuern und Schweinen vor Einlassung über die preußische Grenze, urkundliche Genehmigung für die Einfuhr von Sprengstoffen u. s. w. — „Le prescrizioni in materia di dogana, dazio, sanità, polizia, caccia, pesca e simili“ (Tariffe a. 8).

3) Prot. II S. 21.

4) Vgl. österr. B.R. § 59 A. 7: „Inwiefern einer Sendung statist. Begleitpapiere beizugeben sind, bestimmen die einschlägigen Gesetze und Verordnungen“. Vgl. über die einschlägigen österr. Vorschriften v. Buschman S. 139 ff. Verschieden hiervon verweist (die deutsche) V.O. § 59 A. 7 bezüglich der über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführten Güter auf das R.Ges. betr. Statistik des Warenverkehrs v. 20. VII. 1879 und Ausführungsvorschriften. Die Beschaffung der erforderlichen Anmeldescheine liegt dem Absender bezw. dem Empfänger ob. Sofern solche eisenbahnseitig bewirkt wird, kommen dafür die tarifmäßigen Gebühren, ebenso für die noch erforderliche Abstempelung derselben zur Erhebung. — Die Pflicht zur Anmeldung aller über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- und durchgeführten Waren liegt der Bahn ob. Die Pflicht zur Zahlung der von diesen zu erhebenden statist. Gebühr liegt dem ob, der zur Zeit, wo die Anmeldung stattzufinden hat, Inhaber (natürlicher Besitzer) der Ware ist. (R Ges. 20. VII. 1879; vgl. G. Meyer, Verwaltungsrecht, II S. 332 f.).

5) Diese Auffassung vertreten auch die Motive z. R.Eis.G. § 38 (S. 75).

Vor allem ist zu beachten, daß die Zollverwaltung es thatsächlich zunächst nicht mit dem Absender und Empfänger, sondern mit der Eisenbahn zu thun hat, die das Gut an und über die Grenze befördert[1]). Sodann übernimmt die Bahn mit der Eingehung des Frachtvertrags die Verpflichtung der Beförderung und Ablieferung des Gutes am Bestimmungsort, mithin liegt ihr nicht nur die technische Fortbewegung des Gutes vom Abgangs- zum Bestimmungsort, sondern auch die Erfüllung jener juristischen (finanz- oder verwaltungsrechtlichen) Formalitäten ob, welche die Voraussetzung der Durchführung des Transports bilden. Da ohne Beobachtung dieser Zoll- und Polizeivorschriften die Beförderung des Guts an den Bestimmungsort nicht möglich ist, die Eisenbahn ihre vertragsmäßige Verpflichtung, Ausführung des Transports und Aushändigung des Gutes an den Empfänger nicht zu erfüllen vermag, so kann man diese als Bestandteil des Frachtvertrags im weiteren Sinne betrachten[2]). Sie gehört zu jener Kette von Verrichtungen, aus welchen sich das Frachtgeschäft zusammensetzt und die in ihrer Gesamtheit die Transportausführung, als die von der Bahn als Frachtführer geschuldete Leistung (opus) ausmacht. Von der Uebergabe des Gutes an die Bahn bis zur Ablieferung durch diese ist der Absender von jeder Sorge um das Gut und von jeder die Ausführung des Frachtvertrags erforderlichen Thätigkeit zu entbinden, sonst würden sich Schwierigkeiten wegen der Abgrenzung der Haftung der Bahn ergeben für die Zwischenzeit, in welcher das Gut behufs Erledigung der Zollvorschriften in den Besitz der vom Absender hierfür bezeichneten Mittelsperson übergeht. In der That könnte durch die von dieser vorgenommenen Manipulationen derartige Beschädigung des Gutes hervorgerufen werden[3]), welche geradezu den Abschluß eines neuen Frachtvertrags

---

1) Gerstner, E.V.Z. 1892 S. 272.

2) Contra Eger, Einf., S. 66, der hier aber einseitig die Interessen der Bahnen vertritt, jedoch selbst zugesteht, daß der Transport des Gutes den wesentlichen (also nicht den ausschließlichen) Inhalt des Frachtvertrags bilde und daß sie sich an sich mit Nebengeschäften, zu welchen auch die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter gehöre, nicht zu befassen hätten, da dies außerhalb ihres eigentlichen Geschäftskreises als Frachtführer liege. Eger geht zu weit mit der Behauptung, daß mit demselben Rechte den Bahnen die Verpflichtung zur Verpackung und zur Weiterspedition von der Bestimmungsstation aus gegen eine Gebühr auferlegt werden könne. Denn der Abschluß des Frachtvertrags verpflichtet die Bahn doch nur zur Beförderung des ihr im transportfähigen Zustand übergebenen, also genügend verpackten Gutes, und zur Aushändigung am Bestimmungsort. Diese und die Annahme des Gutes bilden die beiden Grenzpunkte des Frachtgeschäfts. Was sich zwischen diesen bewegt, kann man zu den Verbindlichkeiten des Frachtführers rechnen, nicht aber, was vor diesem Anfangs- und nach jenem Endpunkte des Frachtvertrags liegt. v. d. Leyen (S. 75) dagegen ist zuzugeben, daß eine Notwendigkeit für diese Ausdehnung des Monopols der Bahnen nicht nachgewiesen ist.

3) Vgl. Gasca III p. 125.

auf Grund eines neuen Frachtbriefs nötig machen würde, was mit dem Zwecke des I.U. in Widerspruch stünde[1]).

Die Verpflichtung der Bahnen zur Erfüllung der Zoll- etc. -Formalitäten hatte namentlich das schweizer. Tr.G. 1875 § 13[2]) anerkannt. Diesem folgte der schweizer. Entwurf, während der deutsche Entwurf den Standpunkt des alten B.R. einnahm.

Auf den Konferenzen entspann sich eine eingehende Diskussion über diese gegensätzlichen Anschauungen[3]). Lebhaft wurde die Zulassung einer Mittelsperson bekämpft, da durch diese die Verantwortlichkeit der Bahnen unnötig erschwert werde[4]), während sich auf fast allen Grenzstationen für Zollbehandlung eingerichtete Bureaux der Bahnverwaltungen befänden, deren Angestellte sich gut als Mittelspersonen eignen und diese billiger als die vom Versender bezeichneten Vertreter besorgen könnten. Der deutsche, 1878 nahezu unverändert angenommene Standpunkt unterlag 1881, die Mittelsperson fiel, und die Bahn wurde ausschließlich mit der Erfüllung der Zoll- etc. -Vorschriften betraut[5]).

Während im deutschen[6]) und österreichischen[7]) Parlament diese Lösung angefochten wurde, betrachtete der Kommissionsbericht des

---

1) Vgl. Kommissionsbericht (Prot. II S. 89), der auf die aus der Unterbrechung der Verantwortlichkeit der Bahn während der einer Mittelsperson übertragenen Zollbehandlung sich ergebenden schweren Nachteile, auch auf die dem Absender hierdurch verursachten größeren Kosten hinweist.

2) Auch ital. Reglements und Tarife hatten das schon früher gethan. Vgl. Monzilli p. 59; siehe auch S. 85 Anm. 5.

3) Prot. I S. 12, 66; II S. 20 f., 89 f.

4) Die Denkschrift der italien. Bahnen begründete den Widerspruch gegen die Zulassung der Mittelspersonen mit den vielen Streitigkeiten, die nach früheren Erfahrungen durch solche hervorgerufen würden, mit der Schwierigkeit, sich mit ihnen, die oft ein eigenes, mit dem ihrer Auftraggeber sich nicht deckendes Interesse verträten, zu einigen (Monzilli p. 59).

5) Bei den Verhandlungen über das I.U. im deutschen Reichstage war diese Bestimmung eine der wenigen, welche erörtert wurden. Abg. Hammacher gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Vertreter der Regierungen jede Gelegenheit benutzen werden, um Oesterreich und Rußland zu einem die Vermittlung der Spediteure bei der Zollabfertigung zulassenden Abkommen zu veranlassen (Reichstagsverhandl. IV S. 2639).

6) In den dem deutschen Reichstage zugegangenen Petitionen der Handelskammern von Breslau und Thorn wurde unter Hinweis auf die nützliche und erfolgreiche Thätigkeit der Grenzspediteure an der russischen Grenze hervorgehoben, daß die Bahnbeamten das Interesse der Absender bei der Zollabfertigung nicht in gleicher Weise wahren würden. Wenn man auch eine Gestattung der Zollabfertigung durch eigene Bevollmächtigte der Lösung des Art. 10 vorgezogen hätte, so wollte der Reichstag doch an diesem Punkte das I.U. nicht scheitern lassen, um so weniger als im Verkehr mit Rußland eine Verschlechterung durch das I.U. nicht eintrete, da Rußland schon jetzt die Zollabfertigung durch Bahnbeamte obligatorisch gemacht habe (Reichstagsverhandl. IV S. 2638).

7) Dies fordert auch das österr. Abgeordnetenhaus in einer Resolution vom Handelsministerium, welches seinerzeit die Gutachten der Handelkammern über diesen Punkt erholen sollte. Vgl. v. Buschman S. 136.

französischen Senats sie als eine Wohlthat für das Publikum [1]). Erst die Erfahrung wird lehren, ob die Befürchtungen des Einen oder die Hoffnungen der Anderen begründet sind, und es wird dann Sache der in mindestens dreijährigen Zwischenräumen zum Vorschlage von Verbesserungen und Abänderungen zusammentretenden Konferenzen sein (Art. 59), gerade diesem Punkte ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken und die bis dahin gemachten Erfahrungen zu verwerten.

II. Die Bahn hat die Verpflichtung dieser Zoll- [2]) etc. -Besorgung [3]) nur, solange sich das Gut unterwegs befindet, vom Augenblicke der Annahme zur Beförderung (nicht zur Aufbewahrung) an bis zur Ankunft am Bestimmungsort. Diese Pflicht ist aber auch ihr Recht. Sie braucht und darf in dieser Zeit diese Zoll- etc. -Behandlung weder durch den Absender, noch durch irgend eine andere Person (außer den von ihr bestellten Kommissionär) vornehmen lassen. Diese Verpflichtung und ausschließliche Berechtigung der Bahn erlischt mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort.

Von diesem Zeitpunkte an steht dem Empfänger [4]) das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung [5]) zu übernehmen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist (Art. 10 A. 5). Sollte nun der Absender im Frachtbriefe die Bahn hiermit betraut haben, so braucht sie diesen Auftrag nicht anzunehmen.

III. Unterwegs muß die Bahn die zoll-, steuerliche und polizeiliche

---

1) Vgl. Gerstner, E.V.Z. 1892 S. 272.

2) Die zollamtliche Behandlung des Wareneingangs auf der Eisenbahn regelt Vereinszoll-Ges. 1869 §§ 61 ff. und das vom Bundesrat erlassene Eisenbahnzollregulativ 5. VII. 1888. Vgl. v. Aufseß, Die Zölle und Steuern des Deutschen Reiches (Hirth und Seydel, Annalen des Deutschen Reiches, 1893 S. 228 f.).

3) Durch die Handels- und Zollverträge der mitteleuropäischen Staaten ist thunlichste Erleichterung der Zollabfertigung im wechselseitigen Verkehr zugesichert. So in den Zollverträgen Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn, Belgien und Schweiz 6. u. 10. XII. 1891. Im Verkehre mit Frankreich ist sodann nach dem Frankfurter Friedensvertrag 1871 auch bezüglich der Zollförmlichkeiten das Prinzip der Meistbegünstigung anerkannt. Vgl. Gerstner, Zollverträge (E.V.Z. 1892 No. 16). Eine Erleichterung des Zollverkehrs bezweckte auch die internat. Vereinbarung über Zollverschluß der Güterwagen. Siehe S. 15 Anm. 6. Ueber das französ. Zollrecht vgl. Picard IV p. 872 ss.

4) Der Empfänger hat dies Recht unbedingt, auch wenn die Bahn reglementarisch zur Zuführung der Güter zum Hause des Empfängers verpflichtet ist (auch wenn der Frachtbrief keinen Vermerk im Sinne des Art. 10 A. 5 trägt, und auch dann, wenn die Zufuhr auf dem Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wurde). Die Zufuhr kann dann erst nach der durch den Empfänger besorgten Zollbehandlung erfolgen. Das Recht auf diese geht für den Empfänger nur verloren durch ausdrückliche Festsetzung im Frachtbrief. So entschieden auf Anfrage eines Staates vom Centralamt (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 143 f.).

5) Von der Erfüllung der Polizeivorschriften ist hier nicht die Rede. Es fehlt also ein hierzu Verpflichteter, und es ist dem Ermessen der Bahn überlassen, ob sie sich dieser Aufgabe unterziehen will. Sie wird wohl in der Praxis hierzu bereit sein. Vermutlich wollte man die Aufstellung einer solchen Verpflichtung der landesgesetzlichen Regelung überlassen.

Behandlung nicht selbst besorgen, sondern ist berechtigt, dieselbe einem Kommissionär [1]) zu übertragen (Art. 10 A. 3), aber nur unter ihrer eignen Verantwortung. Da man dem Absender das Recht zur Bestellung einer Mittelsperson entzogen hatte, so war es billig, der Bahn die volle Haftbarkeit für die Geschäftsführung des von ihr bestellten Kommissonär aufzuladen [2]) und dieselbe nicht nur auf culpa in eligendo zu beschränken.

IV. In jedem Fall, mag die Bahn selbst die Erfüllung übernehmen, oder mit derselben einen Kommissionär betrauen [3]), stets hat sie die Pflichten eines Kommissionärs. Für diese ist maßgebend das Recht des Landes, in welchem die die Verzollung besorgende Bahn oder der von ihr bestellte Kommissionär seinen Wohnsitz hat [4]).

In der Regel wird daher das Recht des Landes, in welchem die Verzollung erfolgt, zur Anwendung kommen. Ist die Rechtsstellung des Kommissionärs [5]) in den einzelnen Ländern auch nicht einheitlich geregelt, so bestehen doch keine tiefgreifenden Verschiedenheiten. Ueberall wird der Kommissionsvertrag als ein Abschließen von Handelsgeschäften in eignem Namen, aber für fremde Rechnung aufgefaßt. Der der Kommission zu Grunde liegende Auftrag des Kommittenten (Absenders oder Empfängers) wird hier kraft Rechtssatz fingiert [6]).

---

1) V.O. § 59 A. 3 hat „Spediteur" statt „Kommissionär". Der deutsche Entwurf des I.U. hatte aus dem alten B.R. § 51 A. 2 beibehalten. Erst im Entwurf von 1881 ist an Stelle von „Spediteur" der Ausdruck „Kommissionär" eingesetzt worden. Da das Speditionsgeschäft als eine Unterart des Kommissionsgeschäfts betrachtet wird (vgl. Grünhut S. 528), so hat diese Aenderung keine größere praktische Bedeutung. (Ueber das Verhältnis des Kommissionärs zum Spediteur vgl. Rosenthal, Handwörterbuch, V S. 806.)

2) Auf Antrag der Niederlande 1886 angenommen. Vgl. Asser S. 222.

3) Oesterreichische Handels- und Gewerbekammern stellten den Vermittelungsantrag, das Handelsministerium möchte im Verordnungswege die Bahnen anhalten, den im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten als Kommissionär der Bahn zur Zollbehandlung zuzuziehen bezw. dem bezeichneten österr. Spediteur die Verzollung zu überlassen. Dieser wurde aber abgelehnt, da es in Rücksicht auf die Haftung der Bahnverwaltung nicht anginge, diese zu verpflichten, sich der von der Partei bezeichneten Person zur Verzollung zu bedienen (v. Buschman S. 137). Daß die Bahn aber diesem (Art. 10 A. 4) zur Anwesenheit behufs Erteilung von Auskunft bezeichneten Bevollmächtigten die Besorgung der Verzollung überlassen kann, ist ja selbstverständlich. Ob sich aber auf diese Weise, wie Schwab S. 135 hofft, in der Praxis ein den Interessen der Parteien und der Bahnen dienlicher Ausweg finden wird, erscheint doch sehr fraglich.

4) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 13 f.; Klöppel bei Böhm, Zeitschrift, I S. 197.

5) Diese regeln H.G.B. Art. 360 ff. (Ungarn Art. 368 ff.); Code de commerce a. 91 ss. (Code civil a. 1984, 1991 ss.); belg. Ges. 5. V. 1872 Art. 12 ff.; Codice di com. a. 380 ff. (349 ff.); holländ. H.G.B. Art. 76 ff. (und Aenderungen derselben durch Ges. v. 4. VII. 1874); schweizer. Ges. über Obligationenrecht (1881) Art. 430 ff. (392 ff.). Hier wie in der Gesetzgebung der übrigen Staaten, mit Ausnahme Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, wird der Mandatsnatur der Kommission entsprechend auf die Normen über Mandat Bezug genommen.

6) Vgl. Gerstner S. 173.

Als leitender Gesichtspunkt ist festzuhalten [1]): Die Bahn hat in ihren auf Erfüllung der Zoll- etc. -Vorschriften sich beziehenden Verrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden [2]) und als solcher das Interesse des Absenders nach jeder Richtung wahrzunehmen. Dieser Diligenzmaßstab ist für die Abgrenzung der Haftpflicht maßgebend. Diese ist hier also nicht die strenge des Frachtführers, sondern nur die des Kommissionärs. Eine Verpflichtung der Bahn zum Schadenersatz ist nur dann begründet, wenn sie oder der von ihr bestellte Kommissionär bei diesem Geschäft nicht dasjenige Maß von Sorgfalt anwendet, welches man von dem mit dem vollen Maß von Umsicht und Kenntnis ausgerüsteten Kommissionär [3]) erwarten kann [4]).

Daß die einzelnen Pflichten des Kommissionärs vermöge der Eigenart des von der Bahn zu erledigenden Geschäftes Modifikationen erleiden, ist selbstverständlich. Besteht auch die Pflicht zur auftraggemäßen Ausführung, so bleibt doch auch hier die Rücksicht auf das Interesse des Absenders bestimmend für etwaige Abweichungen von dessen Instruktion. Demgemäß ist die Vorschrift der Zus.-Best. z. Ver. B.R. § 48 Z. 2 und V.O. § 59 A. 4, daß, falls der Absender eine im gegebenen Falle unzulässige Art der Abfertigung beantragt hat, die Bahn diejenige Abfertigung zu veranlassen hat, welche sie für das Interesse des Absenders am vorteilhaftesten erachtet, wovon der Absender zu benachrichtigen ist, für das ganze Vertragsgebiet gültig [5]).

Die Bahn hat die Zoll- und Steuerbeträge (auch die von ihr nicht verschuldeten Strafgebühren) sowie die durch Erfüllung polizeilicher Vorschriften (z. B. Desinfektionsgebühr) erwachsenen Kosten auszulegen und im Frachtbriefe ersichtlich zu machen (Art. 11 A. 2 u. 3). Diese Auslagen werden mit den übrigen Forderungen der Bahn von der Empfangsbahn eingezogen und sind durch gesetzliches Pfandrecht am Gut gesichert (Art. 20, 21).

---

1) Ueber die Pflichten des Kommissionärs im Einzelnen vgl. Grünhut S. 104 ff.

2) Vgl. S. 89 Anm. 5; besonders H.G.B. Art. 361, 367; Code civil a. 1137; Grünhut S. 104 f., 215 ff.; Lyon-Caen et Renault III n. 431 (Code civil a. 1137 hat „bon père de famille", welcher Begriff sich mit dem des ordentlichen Kaufmanns deckt); Marchesini II n. 243. — Nach Art. 396 des schweizer. Ges. über Obligationenrecht ist der Kommissionär als Mandatar seinem Mandanten für getreue und sorgfältige Ausführung des ihm übertragenen Geschäfts haftbar. (Ueber Haftpflicht des Spediteurs vgl. Rosenthal, Handwörterbuch, V. S. 807.)

3) Vgl. Regelsberger bei Endemann, Handbuch, II S. 504.

4) So hat die Bahn gegenüber unbegründeten Ansprüchen der Zollbehörden die Interessen des Absenders (auch im Zollstrafverfahren) nach jeder Richtung zu wahren bei Meidung des Ersatzes. Siehe die Entscheidungen bei Picard IV p. 877 s.

5) Der Pflicht zur sofortigen Anzeige und Rechenschaftsablegung (Art. 361 H.G.B.) wird genügt durch Vermerk auf dem Frachtbriefe, auf welchem auch die Auslagen etc. aufgeführt werden (unter Beilegung der Zollquittungen). Vgl. Gerstner S. 174.

Die Bahn kann für die Besorgung dieser Zollgeschäfte eine tarifarisch festzusetzende Gebühr [1]) beanspruchen [2]).

V. Ein letzter Rest der Mittelsperson, deren Beibehaltung Frankreich [3]) für geradezu verderblich für den internat. Verkehr erklärt hatte, blieb aber doch bestehen, indem man als A. 4 in Art. 10 folgende Bestimmung aufnahm [4]): „Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nötigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten erteilte Befugnis begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.“ Lediglich für die Zollbehandlung, nicht aber für die Erfüllung der Steuer- und Polizeivorschriften kommt diese Anwesenheit des Verfügungsberechtigten oder dessen Bevollmächtigten in Betracht. Recht und Pflicht der Bahn zur Zollbesorgung wird durch diese nicht berührt. Höchst geringfügig sind in der That die Befugnisse dieses Interventionsberechtigten, denn er darf der Verzollung nur beiwohnen, um Aufklärung über Tarifierung des Gutes zu geben und Bemerkungen zu machen. Diese Einrichtung bezweckt Wahrung der Interessen des Absenders, Beseitigung etwaiger Zweifel über Qualität der Ware etc. zur Verhütung einer höheren als der gesetzlichen Zollbelastung, denn nur der Absender oder dessen Bevollmächtigter kennen den Inhalt der Sendung so genau, daß sie die Einreihung in die richtige Position des Zolltarifs bewirken können, die wegen der erforderlichen detaillierten Warenkenntnis oft große Schwierigkeiten verursacht.

Der Verfügungsberechtigte ist auch berechtigt, die Zollgefälle unmittelbar an das abfertigende Zollamt zu entrichten [5]), da diese ja eine Besitznahme des Gutes nicht bedingt.

Die Bahn muß den Verfügungsberechtigten nicht besonders zuziehen, sondern nur zulassen [6]). Seine Sache ist es, im Augenblick der Ver-

---

1) Vgl. Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 48 Z. 1; V.O. § 59 A. 3. Ebenso auch in den anderen Vertragsstaaten.

2) Beschwerden wegen dieser Zollbehandlungsgebühren sind an die Bahnen (gemäß Art. 27) und nicht an die Zollverwaltung zu richten. Vgl. Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 120.

3) Hier konnten die Bahnen jede Mittelsperson von der Zollbehandlung ausschließen. Vgl. das Urteil bei Lanckman, Tarifs, p. 297.

4) Auf Antrag von Villa-Italien unter Annahme der von de Seigneux vorgeschlagenen Formulierung (Prot. II S. 90).

5) So wurde Art. 10 gegenüber entgegengesetzten Anschauungen einzelner Bahnverwaltungen richtig interpretiert durch Erlaß des preuß. Ministers der öffentl. Arbeiten v. 3. VI. 1893 (E.V.Z. 1893 S. 479). Vgl. auch Aeußerung des Centralamts (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 201). Provision kann in einem solchen Falle die Bahn nicht beanspruchen, dagegen den unverkürzten Betrag der tarifmäßigen Zollbehandlungsgebühren.

6) Nach österr. Einf.-Erlaß II, 8 ist jedoch dem Verfügungsberechtigten oder Bevollmächtigten, der der Zollbehandlung beiwohnen will, die Möglichkeit hierzu durch eine

zollung anwesend zu sein. Eine Verzögerung derselben kann er nicht verlangen.

Warum hier das I.U. den Ausdruck „Verfügungsberechtigter“ statt Absender gewählt hat, ist unerfindlich[1]), denn verfügungsberechtigt über das auf der Reise befindliche Gut ist nach Art. 15 nur der Absender, welcher das Frachtbriefduplikat vorweist, und es fehlt an jedem zureichenden Grunde, die Verfügungsberechtigung zur Voraussetzung der Mitwirkung bei der Verzollung zu machen, da diese nicht das Recht zur Besitznahme des Gutes gewährt.

VI. Für die zoll- oder steueramtliche Behandlung sowie für die polizeiliche Prüfung sind in der Regel gewisse Begleitpapiere notwendig. Es ist Pflicht des Absenders, diese dem Frachtbriefe, welcher nach Art. 6 h ein genaues Verzeichnis derselben enthalten soll, beizugeben (Art. 10 A. 1)[2]).

Die Bahn braucht also die Güter ohne diese Begleitpapiere nicht anzunehmen[3]), da sie nur durch dieselbe die Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften erfüllen kann, ohne dieselben mithin den Transport gar nicht auszuführen vermag.

Für jeden Schaden, welcher der Bahn[4]) aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere erwächst, bleibt ihr der Absender haftbar (Art. 10 A. 1)[5]). Diese Haftpflicht ergiebt sich als Konsequenz seiner Pflicht zur Beilage der Begleitpapiere. Ob ihn

---

entsprechende Anweisung der betreffenden Stationen zu bieten. Ebenso auch italien. Instr. § 15.

1) Vgl. Schwab S. 131 f., der auch auf die Komplikation, die sich bezüglich des Bevollmächtigten ergiebt, hinweist.

2) Die wichtigste Gattung dieser Begleitpapiere bilden die Zolldeklarationen. Von diesen sind erforderlich bei Transporten aus Deutschland nach Belgien 1 (französisch), nach Frankreich 2 (französisch; wenn das Gut außer belg. auch niederländ. Gebiet berührt, 3), nach Italien 3 (italienisch und deutsch), nach Luxemburg 2 (französisch), nach den Niederlanden keine (nur wenn Belgien berührt wird, 1, französisch), nach Rußland — der 2. von den 3 auszustellenden Frachtbriefen (nicht Duplikat) ist als Zolldokument zu bezeichnen, nach der Schweiz 1 (deutsch), nach Oesterreich-Ungarn 2 Warenerklärungen (zu Maschinensendungen sind Zeichnungen bezw. Beschreibungen beizulegen). Vgl. Seiler S. 11, 20 f. Für Waren, welche auf Grund der Zollverträge Zollermäßigungen genießen, sind Ursprungszeugnisse beizulegen. Außerdem kommen u. a. als Begleitpapiere noch in Betracht die S. 85 Anm. 2 bezeichneten. Vgl. die Formulare bei Seiler, Anlage E mit M.

3) Uebereinstimmend mit H.G.B. Art. 393 und B.R. alt § 59 A. 1; Codice di com. art. 388, niederländ. B.R. Art. 50 und verschiedene internat. Tarife (vgl. Monzilli p. 56).

4) Umgekehrt haftet die Bahn für Verlust oder Beschädigung der ihr übergebenen Begleitpapiere; der Beweis der Uebergabe an die Bahn wird durch die Verzeichnung derselben im Frachtbriefe geliefert.

5) Die Bahn bleibt der Zollverwaltung gegenüber haftbar und nimmt ihren Regreß gegen den Absender. Vgl. für Deutschland Vereinszollgesetz v. 1. VII. 1869 §§ 13, 23, 26, 134 f., 136 ff.; für das französ. und belg. Recht Lanckman, Tarifs, p. 222 s., 226 s.

ein Verschulden trifft bei Nichterfüllung dieser seiner Verbindlichkeit oder nicht, wenn er z. B. nur aus Unkenntnis der anzuwendenden einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ein notwendiges Begleitpapier nicht beigegeben, hat auf die Entstehung seiner Ersatzverbindlichkeit keinen Einfluß. Es muß nur der Schaden aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Begleitpapiere folgen, ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dieser und dem Schaden bestehen.

Die Haftungsverpflichtung erstreckt sich sowohl auf die civil- wie auf die strafrechtlichen Nachteile [1]), welche der Bahn aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Begleitpapiere erwachsen sind. Die Bahn hat daher einen Regreßanspruch gegen den Absender ebenso wegen der von ihr etwa infolge einer nicht vorschriftmäßigen Deklaration verschuldeten Strafe oder Konfiskation, wie wegen der hierdurch bewirkten Verzögerung und der infolge der Ueberschreitung der Lieferfrist von der Bahn zu leistenden Entschädigung. Die Haftpflicht der Bahn cessiert nur, wenn diese selbst ein Verschulden trifft. Dieser aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen sich ergebende Satz hätte nicht besonders ausgesprochen werden müssen. Ein Verschulden der Bahn liegt schon vor, wenn die Bahn ungeachtet ihrer Kenntnis der Mängel der Begleitpapiere [2]) den Absender nicht auf diese aufmerksam machte, sondern die Begleitpapiere einfach angenommen oder auf Anfrage des Absenders über Zollvorschriften unrichtige Auskunft erteilt hat [3]).

Selbstredend ist auch ein Verschulden der Bahn gegeben, wenn sie Veränderungen in den Zollvorschriften, Aus- und Einfuhrverbote, die ihr nur allein bekannt und zur Publikation an die Absender übermittelt sind, mitzuteilen verabsäumt [4]).

Die Eisenbahn ist zur Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der Begleitpapiere nicht verpflichtet (Art. 10 A. 2), es kann ihr daher die Unterlassung dieser Prüfung nicht als Schuld angerechnet werden. Ein Recht zur Prüfung steht ihr aber zu [5]), weshalb sie auch

---

1) Nach Vereinszoll-Ges. 1869 § 154 trifft der infolge einer Kontrebande oder Defraudation eintretende Verlust der Gegenstände jederzeit den Eigentümer, wenn sie nicht ohne dessen Teilnahme oder Mitwissen vom Frachtführer verübt worden ist.

2) Endemann, Handelsrecht, S. 724; W. Koch S. 19.

3) Die Vorschrift des schweizer. Tr.G. 1893 Art. 10 A. 2 („Sie [die Bahn] hat aber die Verpflichtung, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Notwendigkeit und der Einrichtung solcher Papiere erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzuteilen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrtümer in Beziehung auf die Notwendigkeit und die Einrichtung solcher Begleitpapiere aufmerksam zu machen") dürfte, weil treffend die Folgerung aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ziehend, allgemeine Gültigkeit beanspruchen.

4) Eger I S. 152.

5) Durch Dienstvorschriften sind die Annahmeexpeditionen zur Prüfung der Begleitpapiere angehalten. So z. B. nach Art. 15 des Uebereinkommens zum alten B.R. und nach preuß. Ministerialerlaß (Ruckdeschel S. 71; Eger I S. 153).

beanspruchen kann, daß ihr dieselben nicht verschlossen, sondern offen übergeben werden [1]).

§ 13.

Die Fracht [2]).

A. Berechnung der Fracht.

Zum Wesen des Frachtvertrags gehört die Entgeltlichkeit. Das Entgelt, welches die Bahn für ihre Transportleistung zu beanspruchen hat, ist der Transportpreis, die Fracht, neben welcher sie noch eine Vergütung für besondere Leistungen und Ersatz ihrer Auslagen zu fordern berechtigt ist.

Bei dem faktischen Monopol der Eisenbahnen erschien es zur Ergänzung des Transportzwangs, welcher neben dem Prinzip der gleichen Behandlung aller Transportnehmer zu den juristischen Grundprinzipien des Eisenbahnverkehrs zählt [3]), notwendig, die Festsetzung der Frachtsätze der Willkür der Bahnen zu entziehen. Diese hätten es sonst in ihrer Macht, durch ihre Tarifpolitik dem Verkehr Fesseln anlegen, ganze Industriezweige zu vernichten, den Handel einzelner Gegenden zeitweise lahmzulegen und nach jeder Richtung verderblich auf die Volkswirtschaft einzuwirken [4]). Man hat deshalb in allen Kulturstaaten das Tarifwesen der Bahnen der staatlichen Beeinflussung zum Zwecke der Wahrung der öffentlichen Interessen und zum Schutze des Publikums unterstellt. Dieser Einfluß äußert sich je nach dem Eisenbahnsystem und dem Verwaltungsrecht der einzelnen Staaten verschieden. Entweder steht den staatlichen Organen nur die Genehmigung oder gleich die Festsetzung der Tarife zu [5]).

Das europäische Tarifrecht ruht auf den 3 Prinzipien der staatlichen Festsetzung bezw. Genehmigung (homologation), der Oeffentlichkeit (publicité) und der gleichmäßigen Anwendung der Tarife auf alle Interessenten (egalité) [6]).

Auch das I.U. hat diese Grundsätze des europäischen Rechts zu den seinigen gemacht. Einen Schritt weiter zu gehen und eine einheit-

---

1) Contra Epstein S. 57.

2) Art. 11, 12; Schlußprotokoll z. I.U. II und III; Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 49, 50 (H.G.B. Art. 406; V.O. § 60, 61).

3) v. Neumann, Handwörterbuch, III S. 200.

4) Vgl. z. B. über die Mißstände in Oesterreich-Ungarn Oesterr. Enquete S. 24, 46, 89, 324 f., 331, 340 u. s. w.; in England Cohn Gust. II S. 597 ff.; in Nordamerika v. d. Leyen, Nordamerik. Eisenb., u. a. S. 157 ff., 339 ff.

5) Vgl. über das Tarifrecht der einzelnen Staaten besonders Ulrich S. 173 ff. und Gerstner S. 181 ff.

6) Sarrut n. 22.

liche erschöpfende Normierung des Tarifwesens [1]) für das ganze Vertragsgebiet vorzunehmen unter gleichzeitiger Herbeiführung einer Verbilligung der Frachtsätze, hielt man doch nicht für angezeigt, obwohl sowohl der Weltpostverein wie der internat. Telegraphenverein in dieser Richtung hätten vorbildlich wirken können und in den Verbandstarifen [2]) eine passende Grundlage für ein einheitliches Tarifrecht gegeben war.

Man hielt dieses ideale Ziel für schwer erreichbar, da im Gegensatze zur Post und Telegraphie nur wenige staatliche und sehr viele Privatbahnen, denen zum Teil eigentümliche Rechte durch Staatskonzessionen verbürgt waren, beteiligt sind [3]). Außerdem wollte man nur das Transportrecht, nicht aber die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahnen regeln und war bestrebt, die Souveränität der Staaten thunlichst zu schonen und deren volle Freiheit zur Festsetzung der Tarife [4]) nicht zu beschränken [5]).

Unter den von Art. 11 aufgestellten Tarifprinzipien steht an der Spitze:

I. „Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife."

Rechtsbeständigkeit [6]) und gehörige Veröffentlichung sind somit die notwendigen Voraussetzungen der Gültigkeit der Tarife [7]) Ueber die Vorausetzungen der Rechtsbeständigkeit — légalement en vigeur — und Ordnungsmäßigkeit der Veröffentlichung der Tarife (Bedingungen, Organe, Art und Form der staatlichen Genehmigung, Zeit und Form

---

1) Ueber die verschiedenen Gütertarifsysteme vgl. Ulrich S. 38 ff.; Picard IV p. 4 ss.

2) Ueber diese vgl. v. Neumann, Handwörterbuch, III S. 205 f.

3) Begründung des schweiz. Entwurfs bei Eger, Einf., S. 34.

4) Dieser Gesichtspunkt kam noch besonders im Schlußprotokoll, wie folgt, zum Ausdruck: „III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältnis der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältnis auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden."

5) Der deutsche und der schweizer. Entwurf hatten ursprünglich im Anschlusse an § 52 B.R. alt den Satz, daß beim Fehlen direkter Tarife von der Versandt- nach der Empfangsstation die Fracht nach den aus den veröffentlichten Tarifen der einzelnen Bahnen bezw. Verbände zusammenzusetzenden Beträgen berechnet werde, welcher Satz auf der Konferenz 1881 ebenso wie der Verbesserungsantrag Perl-Rußland gestrichen wurde (Prot. I S. XIII; II S. 92).

6) Die selbstverständliche Voraussetzung, daß die Tarife den gesetzlichen Vorschriften über Tarifbildung entsprechen müssen (die Worte „zu Recht bestehenden"), wurde auf Antrag von Savigny-Frankreich eingeschaltet, der betonte, daß es in Frankreich vorkommen könne, daß öffentlich angeschlagene Tarife noch nicht von der Regierung genehmigt und also noch nicht anwendbar seien (Prot. I S. 66).

7) Bei internat. (Verbands-)Tarifen müssen obige Voraussetzungen in jedem der Staaten, in welchen die Tarife in Wirksamkeit treten sollen, gegeben sein.

der Veröffentlichung u. s. w.) geben Konzessionen und Landesgesetzgebung[1]) Maß.

Eine gehörige Veröffentlichung hat auch da, wo landesgesetzliche Vorschriften über die Art derselben fehlen, zur Voraussetzung, daß dieselbe in so umfassender Weise geschehe, daß eine Unkenntnis der Bekanntmachung auf Seite der Beteiligten ohne deren Verschulden nicht anzunehmen ist[2]). Die Veröffentlichung der Einführung oder Abänderung eines Tarifs hat eine bestimmte Frist vor dem Inkrafttreten desselben in geeigneten amtlichen oder nichtamtlichen Blättern zu erfolgen[3]).

---

1) Vgl. über die öffentlich-rechtliche Einwirkung auf die Tarifbildung R. Eis. Ges. Entw. (Motive) S. 50 ff., besonders Anlage C (Tarifbedingungen der Konzessionen deutscher Bahnen); Endemann, Eisenbahnrecht, S. 467 ff.; Fleck bei v. Stengel I S. 341. Im Deutschen Reiche steht die sog. Tarifhoheit, das Recht der Feststellung bezw. Genehmigung der Bahntarife, den Einzelstaaten zu (für Bayern vgl. Seydel V S. 537, 548), dem Reiche dagegen steht nach Art. 45 R.Verf. eine Aufsicht und Kontrolle über das Tarifwesen der Einzelstaaten zu. Ueber den Inhalt dieses durch das Reichseisenbahnamt ausgeübten Kontrollrechts vgl. Laband II S. 123 f. und Hänel I S. 652 ff. Eine Vereinbarung der deutschen Staats- und Privateisenbahnverwaltungen führte auf der Berliner General-Tarifkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen (1877) zu einer Neuordnung und Vereinfachung der einheitlich festgesetzten Gütertarife im Deutschen Reiche. Vgl. über diese v. d. Leyen in Schmoller's Jahrb. f. Ges., 1883 S. 503 f.

2) R.O.H.G. XXI S. 111.

3) In Preußen, wo schon das Ges. v. 1838 (§ 26, 32) die Veröffentlichung der Tarife angeordnet hatte, müssen die Staatsbahnen — den Privatbahnen wurde es empfohlen — Tarifänderungen im Reichsanzeiger veröffentlichen (die deutschen Mittelstaaten und Oesterreich besitzen besondere Eisenbahnverordnungsblätter).

In Deutschland und Oesterreich-Ungarn treten nach V.O. § 7 A. 2 Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war. Diese Bestimmung stellt, da es bisher an einer unzweideutigen, alle Bahnen bindenden Vorschrift fehlte, einen großen Fortschritt dar v. d. Leyen, V.O., S. 523). Die Veröffentlichung und Abänderung der österr. Tarife regelt für Oesterreich ausführlich eine Verordnung des österr. Handelsminist. 1. XI. 1890, die gleichförmig in Ungarn erging (abgedruckt bei v. Buschman S. 23 ff., die durch die neue V.O. erforderlichen Aenderungen sind im Zuge). Tarifänderungen, die keine Erhöhung enthalten, sind 14 Tage vor Inkrafttreten zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung der Tarife erfolgt durch Anschlag in den Stationen und Kundmachungen in öffentl. Blättern. Eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Veröffentlichung eines jeden Tarifnachlasses ist nur mit spezieller Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

In Frankreich sind durch Anschlag in den Bahnhöfen und Stationen bekannt zu machen die genehmigten Tarife und jede dem Minister vorgeschlagene Aenderung. (Die Publikation wird voraussichtlich künftig in der Tarifsammlung der Buchhandlung Chaix erfolgen, der der Charakter eines offiziellen Publikationsorgans verliehen werden wird.) Eine solche tritt erst 4 Wochen nach dem Datum des Anschlags in Kraft, falls die ministerielle Genehmigung in dieser Frist erfolgt ist. Eine Ausnahme besteht zu Gunsten der tarifs de transit et d'exportation, für Sendungen, welche unter Bleiverschluß der Zollbehörde Frankreich von einer Grenze zur anderen berühren, und solche, welche von einer französ. Station ins Ausland gehen. Es genügt, wenn sie einige Augenblicke vor dem Inkrafttreten zur Kenntnis des Publikums gebracht werden, ebenso zu Gunsten der tarifs sur

Außer in Frankreich sind neuerdings auch in deutschen Staaten, in Oesterreich, Rußland und Italien aus Mitgliedern verschiedener wirtschaftlicher Berufskreise gebildete Eisenbahnbeiräte [1]) eingesetzt worden, denen eine beratende Mitwirkung bei Aenderung der Tarife eingeräumt wurde [2]).

II. Welcher Tarifsatz auf einen bestimmten Transport anzuwenden ist, das ist bei der Vielheit von Tarifkombinationen, die unter Umständen zwischen Abgangs- und Bestimmungsstation möglich sind,

---

les céréales. Eine Ermäßigung derselben ist nicht an die Formen der Bekanntmachung für ermäßigte Tarife gebunden, und für eine Wiedererhöhung genügt Bekanntgabe 8 Tage vor der Anwendung. Ermäßigung der Tarife tritt erst nach 1 Jahr in Kraft — Cahier des charges a. 48 (Kgl. Ordonnanz von 1846 Art. 48, 49). Ein von Pelletan eingebrachter, von der Regierung umgearbeiteter Entwurf eines neuen Eisenbahn-Gütertarifgesetzes liegt gegenwärtig den französ. Kammern zur Beratung vor, im allgemeinen eine gesetzliche Festlegung der Verordnung von 1846 und der Bestimmungen der Cahiers des charges; er sucht an einzelnen Stellen die in der Praxis hervorgetretenen Mißstände zu beseitigen. Die wichtigsten Artikel teilt mit E. V. Z. 1892 No. 40. Vgl. über das französ. Tarifrecht besonders Sarrut n. 51, 162 ss., 235; Picard IV p. 25 ss.

In Belgien (belg. Eis.Ges. 1891 a. 14) kann eine Genehmigung oder Aenderung des Tarifs erst 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Staatsanzeiger in Wirksamkeit treten, eine Erhöhung erst nach mindestens 3 Monaten, wenn die Konzessionsurkunden nicht dem widersprechen. Für internat. Sendungen können beide Fristen auf 24 Stunden ermäßigt werden. Die Tarife sind in den Stationen durch Anschlag oder auf andere Weise zu veröffentlichen.

Für die Bahnen der Schweiz ist eine mindestens 14-tägige, bei Erhöhungen eine mindestens 3-monatliche Veröffentlichungsfrist vor ihrem Inkrafttreten vorgeschrieben. Der Bundesrat kann diese Fristen verkürzen für Neueinführung eines aus Erhöhungen und Herabsetzungen gemischten Tarifs (Bundesgesetz 23. XII. 1872 Art. 35 Z. 5).

In Italien zerfallen die Tarife nach Ges. v. 27. IV. 1885 (Art. 16) in solche, welche nur durch Gesetz (Anlage D), und solche, welche durch Kgl. Verordnung (Anlage E) erhöht werden können. Die Tarife sowie jede Aenderung derselben sind rechtzeitig zu veröffentlichen. Tarifermäßigungen und andere Erleichterungen bedürfen der Genehmigung der Regierung und werden periodisch veröffentlicht (Marchesini II n. 53 ss.).

In den Niederlanden bedürfen Tarife der Genehmigung des Ministers (des Innern). Sie sind in einer von diesem zu bestimmenden Art zu veröffentlichen (Ges. v. 9. IV. 1875 Art. 28). Aenderungen treten 1 Monat nach der Veröffentlichung in Kraft. Diese Frist kann bei der Genehmigung verkürzt werden (Ulrich S. 482 f.; Gerstner S. 194).

In Rußland ordnete die Veröffentlichung der gesetzlich gültigen Tarife an (russ. E.G. Art. 68).

1) Ueber diese (comité consultatif des chemins de fer, consiglio delle tariffe) vgl. v. d. Leyen bei v. Stengel I S. 331 f.

2) In den deutschen Staaten steht dem betreffenden Ministerium das Recht der Feststellung bezw. Genehmigung (für Privatbahnen) der Tarife zu. Durch Gesetz erfolgt eine Erhöhung der Maximalsätze in der Regel in Preußen; durch das Finanzgesetz (Budget) findet eine jeweilige Feststellung derselben in Bayern statt (Seydel V S. 537). — Ferner ist zur Genehmigung zuständig das betreffende Ministerium in Oesterreich-Ungarn, Frankreich (ausnahmsweise der Präfekt), Belgien (Ermäßigungen) und den Niederlanden; der Bundesrat dagegen in der Schweiz.

oft schwierig zu entscheiden. Das I.U. enthält keine Bestimmung [1]) hierüber. Maßgebend ist der Wille des Absenders [2]), der diesen durch Ausfüllung der Rubrik „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift“, auch durch Forderung der Anwendung von Spezialtarifen (Art. 6 lit. e und l) im Frachtbriefe erklärt. Das Routenabänderungsrecht der Bahn findet seine Schranke an der Frachthöhe der vom Absender vorgeschriebenen Route, die durch die Aenderung der Bahn nicht überschritten werden darf (Art. 6 A. 3 Z. 2).

Ist eine solche Erklärung des Absenders nicht erfolgt, so entscheidet die Annahmebahn nach bestem Ermessen. Indem sie nach Art. 6 A. 2 den Weg wählt, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheint, hat sie damit auch in der Regel die Anwendung des für diesen Weg vorgeschriebenen Tarifs bestimmt.

Bieten sich für den gewählten Transportweg verschiedene Tarifkombinationen, so ist die für den Absender vorteilhafteste zu wählen, doch ist die Bahn für die Folgen dieser Wahl nach Analogie von Art. 6 lit. l über die Wahl des Transportwegs nur haftbar, wenn ihr bei dieser ein grobes Verschulden zur Last fällt [3]).

Während die Bedingungen der Tarife nur insoweit anwendbar sind, als sie dem I.U. nicht widersprechen (Art. 4), bilden die Tarife für die Berechnung der Fracht die ausschließliche und unabänderliche Grundlage [4]), so daß weder ein höherer noch ein niedrigerer Frachtsatz als der tarifmäßige in Anrechnung gebracht werden darf.

III. Eine Konsequenz dieses Grundsatzes, das Verbot der Begünstigung einzelner Absender durch Privatverträge, glaubte man noch ausdrücklich aussprechen zu sollen:

„Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen“ (Art. 11 A. 1).

Dem Streben, den aus dem faktischen Monopol der Bahnen drohen-

---

1) Eine solche Tarifvorschrift enthielt sowohl der schweizer. als der deutsche Entwurf Art. 7 im Einklange mit dem alten B.R. § 51 A. 1. Dieselbe hatte auf der 1. Konferenz folgende Fassung erhalten: „Wenn zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation direkte Tarife bestehen, so wird in Ermangelung gegenteiliger Verfügungen des Absenders im Frachtbriefe die Fracht nach diesen Tarifen berechnet. Im entgegengesetzten Falle setzt sich die Gesamtfracht aus den Tarifen der einzelnen Verbände bezw. Bahnen zusammen.“ Dieser Absatz wurde aber, als zu Kontroversen Anlaß bietend und weil die Frage der Tarifanwendung behandelnd, gestrichen (Prot. II S. 91 f.).

2) Richtig Schwab S. 139; Gerstner S. 212; contra Eger, I.U. S. 204, der aber die Ueberschrift in des letzten Rubrik des Frachtbriefformulars nicht beachtet.

3) Vgl. Gerstner S. 214.

4) Vgl. Schwab S. 137.

den Schädigungen Einzelner zu begegnen, entspringt wie das Verbot der Begünstigung Einzelner in Bezug auf die Beförderungszeit (außerhalb der Reihenfolge der Ablieferung [1]) Art. 5 A. 3), auch dieses scharf bekämpfte [2]) Verbot [3]). Man hat letzteres, um den Wünschen Frankreichs [4]) zu entsprechen, ausdrücklich anerkannt. Dieses zum Schutze der Freiheit der Konkurrenz aufgestellte Prinzip hat auch in das Frachtrecht der meisten Staaten Eingang gefunden [5]).

Es darf für keinen internat. Transport eine Begünstigung eines Einzelnen, also eine solche, die nicht allen in derselben Lage befindlichen Absendern zugestanden wird, stattfinden in Bezug auf die Anwendung der Tarife aus Rücksicht auf die Person des Absenders oder auf die Menge der von ihm aufgegebenen Güter, auf den Ursprungs- oder Bestimmungsort oder aus einem ähnlichen Grunde [6]). Das Verbot des Art. 11 berührt nur „Privatübereinkommen", also nur die in der privatrechtlichen Form des Vertrags Privaten gewährten Begünstigungen, nicht aber die in öffentlich-rechtlicher Form (Gesetz, Verordnung) bei Unglücksfällen (Brand, Ueberschwemmung, Hungersnot u. s. w.) Privaten oder die gleichviel in welcher Form staatlichen Behörden, z. B. der Post- oder Militärverwaltung [7]), zugestandenen Begünstigungen [8]).

---

1) Vgl. S. 46 f.

2) Vgl. Prot. II S. 21; Denkschrift d. Vereins S. 10; Bedenken der italienischen Bahnen (vgl. Monzilli p. 65, welcher selbst aber die Aufnahme dieses gerechten Prinzips empfiehlt).

3) Vgl. über dieses Verbot der Begünstigung Olivier p. 35 s.: „La perception des taxes doit se faire indistinctement et sans aucune faveur" (Cahier des charges a. 48).

4) Diese sog. Equality Clause findet sich zuerst in den englischen Konzessionen (auch in Railway Clause Cons. Acte 1845) und im preuß. Ges. 1838 (§ 32). Vgl. v. Neumann, Handwörterbuch, III S. 203. Jetzt auch durch Interstate Commerce Act 4. II. 1887 für die Nordamerikan. Union anerkannt.

5) Während in Preußen die Gewährung von Refaktien, gleichviel unter welchem Namen und unter welcher Form, verboten sind (Erlaß v. 19. IX. 1871; vgl. Fleck a. a. O.), hatte Oesterreich-Ungarn Tarifermäßigungen in der Form von Rückvergütungen, sowie sonstige Tarifbegünstigungen gestattet. Die Unterlassung der Veröffentlichung, bisher ausnahmsweise zugelassen, kann jetzt nur noch gestattet werden aus öffentlichen Rücksichten und für Wohlthätigkeitszwecke (Erlaß des Handelsminist. 28. XII. 1892; Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 90).

Für die Bahnen Frankreichs verordnet Art. 48 Cahiers des charges: tout traité particulier, qui aurait pour effet d' accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit (vgl. im Einzelnen Sarrut n. 84 ss.).

Niederländ. G. 9. IV. 1875 Art. 31.

Unter dem Einflusse des Entwurfs des I.U. haben die Grundsätze des Art. 11, teilweise wörtlich, angenommen: die italien. Tariffe a. 3; russisches E.G. a. 71; belg. Eis.Ges. a. 15; schweiz. Tr.G. 1893 Art. 11.

6) Sarrut n. 82; Olivier p. 36; Lyon-Caen et Renault III n. 738.

7) Vgl. Eger, I.U. S. 204; Gerstner S. 203.

8) V.O. § 7 A. 4 (fehlt im österr. Text) erklärt Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentl. Zwecke, sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen mit

Verboten ist jede einem Einzelnen gewährte Frachtermäßigung gegenüber den Tarifen, unter welcher der vielfältig vorkommenden Formen [1]) eine solche Bevorzugung des einen Verfrachters vor dem anderen auch auftreten mag.

Da nur die zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrags geltenden ordnungsmäßig veröffentlichten Tarifsätze der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, diese allein von der Bahn gefordert werden dürfen und von dem Zahlungspflichtigen gezahlt werden müssen [2]), so steht diesem ein Rückforderungsrecht des auf Grund des erhöhten neuen, aber nicht gehörig veröffentlichten Tarifs (gegenüber dem alten noch geltenden) zuviel erhobenen Frachtbetrags [3]) zu, denn nur die Bestimmungen der gehörig veröffentlichten, rechtsgültigen Tarife bilden für beide Kontrahenten lex contractus.

Obschon das Verbot der Begünstigung Einzelner Preisermäßigungen nicht ausschließt, welche unter gleichen Bedingungen Allen zustehen, da solche nicht mit dem Erfordernisse der unterschiedslosen Anwendung des Tarifs in Widerspruch stehen, glaubte man doch diese Konsequenz im Art. 11 besonders hervorheben [4]) zu sollen[5]), um einer unrichtigen Auslegung des Verbots der Begünstigung vorzubeugen. Während die sog. Refaktien [6]) untersagt wurden, sind alle Tarifvergünstigungen, die Allen, welche sich in gleicher Lage befinden zu gute kommen, die also eine gleiche Behandlung Aller unter denselben Voraussetzungen gestatten (sog. Rabatttarif), erlaubt, sofern sie

---

Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für zulässig. Für Oesterreich vgl. noch Min.Ver. 28. XII. 1892 S. 99 Anm. 5.

1) z. B. konnivente Behandlung unzureichend begründeter oder fingierter Reklamationen. Auch die Gewährung von Lagerräumen, Nichterhebung oder Zurückerstattung von Stand- und Lagergeld, Berücksichtigung der besonderen Wünsche der Versender bei Wagengestellung, Gewährung von Freifahrkarten an die hauptsächlichsten Versender wurden zu derartigen unzulässigen Bevorzugungen Einzelner benutzt. (Vgl. Begründung des preuß. Ges. betr. Erwerb mehrerer Privateisenbahnen 29. X. 1879, abgedruckt bei Ulrich S. 86 f.)

2) Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 375.

3) Was Druckfehler und andere Unrichtigkeiten in den veröffentlichten Tarifen anlangt, so sind diese nicht bindend für die Kontrahenten. Der Vertragswille der Bahn ist, wie ein Urteil des Reichsger. (Eger, Entsch., II S. 239) ausführt, nur auf den Frachtsatz, wie er formell festgestellt (genehmigt) wurde, nicht auf die irrtümliche Abweichung in dem publizierten Tarif gerichtet. Der Absender kann daher das auf Grund des letzteren zu viel Bezahlte zurückfordern (condictio indebiti), die Bahn das zu wenig Erhobene nachfordern, doch kann in diesem Falle auch von der Bahn der durch die irrtümliche Publikation verursachte Schaden beansprucht werden. Vgl. Eger II S. 396.

4) Die Denkschrift des Vereins S. 10, welche primär überhaupt für Streichung der Bestimmung über Tarife als nicht ins Transportrecht gehörig eintrat, hielt dies für dringend geboten, falls sie beibehalten würde. Auch die italien. Bahnen sprachen sich in letzterem Sinne aus (Monzilli p. 63).

5) Prot. II S. 22, 91 (Gerstner's und Asser's Bericht); Asser S. 80 f.

6) Unter Refactie im weiteren Sinne versteht man jede an Einzelne bezüglich des Eisenbahntransports gewährte Bevorzugung, welche einen Geldwert hat (Ulrich S. 85).

nur zu Recht bestehen und gehörig veröffentlicht sind. Hierauf wird ein Hauptgewicht gelegt, da namentlich durch die Privatbahnen wirtschaftliche Sonderinteressen durch geheime Refaktien vielfach zum Schaden der Gesamtwirtschaft gehegt worden waren und den hierbei gezeitigten grellen Mißständen gesteuert werden sollte. Es sind somit gestattet Vergünstigungen z. B. bei Versendungen von Minimalquanta, oder nach Verhältnis des zu entrichtenden Gesamtfrachtbetrags innerhalb einer bestimmten Periode, so daß diese volkswirtschaftlich anfechtbare Maßnahme thatsächliche Ungleichheit hervorruft und die großen Spediteure u. s. w. auf Kosten der kleinen bevorzugt [1]).

Jedes eine derartige unzulässige Tarifbegünstigung enthaltende Privatübereinkommen [2]) „ist verboten und nichtig" („est formellement interdit et nul de plein droit"). Sie kann, wo die Landesgesetzgebung diesem Verbot einen strafrechtlichen Schutz gewährt [3]), durch Strafe geahndet werden, hat aber jedenfalls auf Grund des Art. 11 die civilrechtliche Ungültigkeit des unzulässigen Vertrags zur Folge. Es kann nicht nur auf dem Beschwerdeweg bei der Aufsichtsinstanz die Außerkraftsetzung begehrt werden, sondern auch gerichtlich eine Schadensersatzklage gegen die Bahn geltend gemacht werden. Der Ersatzanspruch steht jedem Geschädigten zu, der Dasein und Umfang des durch die Begünstigung verursachten Schadens nachzuweisen vermag, also sowohl jeder konkurrierenden Bahn wie jedem mit dem Begünstigten konkurrierenden Geschäftsmann [4]).

Da derartige Begünstigungsverträge rechtsungültig sind, haben sie für keinen der Kontrahenten verpflichtende Kraft. Die Bahn kann daher im Widerspruch mit einem solchen Uebereinkommen, vorausgesetzt daß keine mala fides auf ihrer Seite obwaltet, den vollen Tarifsatz beanspruchen [5]).

Da das I.U. nur auf internat. Transporte im Sinne des Art. 1, nicht aber auf interne Anwendung finden sollte, so erschien nach Ansicht der deutschen Vertreter die wirksame Durchführung dieses internationalrechtlichen Prinzips nur gesichert unter der Voraussetzung, daß das interne Recht aller beteiligten Staaten denselben Grundsatz enthielt [6]). Sie beantragten deshalb auf der Konferenz 1886 (Prot. III S. 61) die Aufnahme einer Zusage ins Schlußprotokoll in dem Sinne, daß das Verbot von Preisermäßigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen auf den internen Verkehr auszudehnen sei.

1) De Seigneux p. 26.

2) Ueber traités particuliers vgl. Olivier p. 36; Lyon-Caen III n. 738.

3) Einen solchen gewährt z. B. das niederländ. Ges. 9. IV. 1875 Art. 53 (Geldstrafen von 100—5000 fl.). In Frankreich bestritten (vgl. Picard IV p. 85). In Deutschland ist ein solcher Strafschutz nicht gegeben. Vgl. v. d. Leyen S. 50.

4) Vgl. Gerstner S. 204.

5) Vgl. die französ. Entscheidungen bei Sarrut n. 65; Duverdy n. 197.

6) v. d. Leyen S. 50.

Ohne diese Gewährleistung der Oeffentlichkeit der Tarife auch im internen Verkehr würde das Verbot, so führte Gerstner-Deutschland [1]) aus, die Erreichung des Zweckes des Art. 11 nicht genügend sichern, könnte vielmehr leicht umgangen und vereitelt werden, und müßte unter Umständen die Konkurrenzfähigkeit der internat. Transporte gegenüber den von Grenze zu Grenze im internen Verkehre zu bewirkenden [2]) schädigen. Gegenüber den wesentlich formellen Bedenken, welche die übrigen Staaten dem deutschen Antrage entgegensetzten, wurde mit Recht betont, daß dieser nicht einen Verstoß gegen das Grundprinzip des I.U., Beschränkung auf den internat. Verkehr, enthalte, sondern nur die thatsächlichen Verhältnisse einer einzelnen Rechtsmaterie berücksichtige und nur die Herbeiführung einer vollen Uebereinstimmung des inneren und internat. Rechts in einem Punkte, wo sie thatsächlich untrennbar seien, bezwecke.

Der Antrag Deutschlands wurde abgelehnt [3]), und man einigte sich über folgende Erklärung, welche in das Schlußprotokoll Aufnahme fand:

„Z. II. In Betreff des Art. 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatieren übrigens jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den in Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklang befinde, und sie betrachten es als wünschenswert, daß dieser Einklang erhalten bleibe.“

Enthält diese Erklärung auch keine bindende rechtliche Verpflichtung der Vertragsstaaten, so wird man doch zu ihrer Loyalität das Zutrauen haben dürfen, daß sie auch für den inneren Verkehr innerhalb ihres Gebiets die Grundsätze des Art. 11 zur Anwendung bringen werden. Die Beseitigung einer entgegenstehenden Uebung wurde bereits in die Wege geleitet [4]).

---

1) Prot. III S. 66.

2) Gerstner (E.V.Z. 1892 S. 64) legt in dieser Beziehung zutreffend dar, daß, wenn in einem Staate für den inneren Verkehr heimliche Tarifbedingungen zugelassen würden, die Bahnen dieses Staates in der Lage wären, im Einverständnisse mit dem Absender jede Sendung durch heimliche Nachlässe an ihren veröffentlichten Tarifen dem internat. Verkehre zu entziehen, wenn die Sendung nicht auf direkten Frachtbrief im internat. Verkehr, sondern von Grenze zu Grenze im Verkehr der am Transport beteiligten Staaten befördert würde. Auf diese Weise würde nicht nur der internat. Transport unterbunden, sondern auch allen Konkurrenzrouten, in deren innerem Verkehr derartige Manipulationen nicht erlaubt seien, die Transporte entzogen.

3) Die deutsche Delegation unterzeichnete deshalb das Schlußprotokoll der 3. Konferenz vom 17. VII. 1886 nicht, doch wollte Deutschland das große Werk nicht scheitern lassen und hat sich der Erklärung durch nachträgliche Unterzeichnung der Delegierten angeschlossen (Gerstner a. a. O. S. 65).

4) So hat der österr. Handelsminister in der Sitzung des Reichsrates vom 15. I. 1892 erklärt, daß die Verordnung seines Amtsvorgängers v. 12. III. 1879, welche in den Fällen,

Uebrigens ist zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn im Handels- und Zollvertrag v. 6. XII. 1891 [1]), der auch wichtige Bestimmungen über das Eisenbahnwesen enthält [2]) die vollständige Gleichstellung der Bewohner der beiderseitigen Gebiete sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung vereinbart (Art. 15) [3]). Es müssen daher die für den inneren Verkehr eines jeden dieser Staaten erlassenen Tarifvorschriften (Tarifermäßigungen und Begünstigungen), welche für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, auch auf die aus dem Gebiete des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden gleichartigen Transporte Anwendung finden, aber, wie das Schlußprotokoll zu Art. 15 erläuternd bestimmt, nur bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung [4]). Damit ist der Verzicht auf jede Bevorzugung nationaler Provenienz [5]) vertragsmäßig zugesichert. Gleichzeitig sichern sich die vertragschließenden Teile gegenseitige thunlichste Unterstützung auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, insbesondere auch durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife [6]) zu.

Das Prinzip der Gleichstellung ist und zwar in wörtlicher Uebereinstimmung mit Art. 15 des deutsch-österr. Handelsvertrags auch im deutsch-belg. Handelsvertrage vom 6. XII. 1891 (Art. 10) [7]) anerkannt worden.

IV. Außer der Fracht als der Gegenleistung für den Transport darf die Bahn noch für die von ihr übernommenen gleichfalls im Tarife

---

wo die Veröffentlichung einer Tarifermäßigung oder sonstigen Begünstigung inländische Verkehrsanstalten gegenüber ausländischer Konkurrenz benachteiligen würde, die Anordnung gestattet, daß die Veröffentlichung unterbleibe, aufgehoben würde. Aehnliches verlautet aus Ungarn (E.V.Z. 1892 S. 74, 48).

1) Diese Vorschriften finden sich der Hauptsache nach schon in den früheren Verträgen. Vgl. über diese Gerstner, Zollverträge (E.V.Z. 1892 S. 168).

2) Man hat allseitig anerkannt, daß die Wirkung der Zölle von einer Regelung und Bindung der Frachttarife abhänge, so daß die frachttarifarischen Sätze der Handelsverträge den zolltarifarischen an Bedeutung nicht nachstehen.

3) Art. 15: „Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem Gebiete des betreffenden Teiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte" (Deutsches R.Gesetz-Blatt 1892 No. 2).

4) Vgl. Gerstner, Zollverträge (E.V.Z. 1892 S. 169).

5) Ueber die wirtschaftlichen Gründe dieser Einschränkung verbreitete sich Sektionschef v. Wittek im Zollausschusse des österr. Abgeordnetenhauses (vgl. E.V.Z. 1891 S. 974).

6) Schlußprotokoll zu Art. 15 des Vertrags.

7) Deutsches R.Gesetz-Blatt 1892 S. 246.

vorgesehenen besonderen Leistungen Vergütung beanspruchen[1]). Solche Nebengebühren[2]) [frais accessoires ou spéciaux[3])] werden erhoben für Miete für Wagendecken, Zähl- und Wiegegeld, Auf- und Abladegebühren, Lager- und Platzgelder, Wagenstandsgelder, Rangiergebühren, Rollgelder für An- und Abfuhr zum Bahnhof[4]) (Expeditionsgebühr, in Oesterreich Manipulationsgebühr genannt, wird in Deutschland nicht besonders erhoben), Frachtzuschlag für Deklaration des Interesses an der Lieferung (Art. 38), Zoll- etc. -Behandlungsgebühren (Art. 10), Nachnahmeprovision (Art. 13 A. 2), Krahngeld, Gebühr für Besorgung der Steuer- und Zollabfertigung, für Desinfektion, für Benachrichtigung, für Signierung der Frachtstücke, Verkaufspreise für Formulare, Reugeld u. s. w.

Da solche Nebengebühren überhaupt nur erhoben werden dürfen, sofern sie in den Tarifen vorgesehen und bestimmt sind, ist den Bahnen die Möglichkeit benommen, willkürlich auf Umwegen durch Berechnung unverhältnismäßig hoher Nebengebühren eine Erhöhung der tarifarischen Frachtsätze eintreten zu lassen. Selbstverständlich steht der Anspruch auf eine solche Nebengebühr der Bahn nur als Vergütung für die entsprechende besondere Leistung zu.

Außer den tarifmäßigen Gebühren kann nur noch von der Bahn gefordert werden

V. Der Ersatz der Barauslagen.

Art. 11 Abs. 2: „Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung notwendig werden.“

Diese Aufzählung will keine erschöpfende sein, sondern nur exemplifizieren[5]). Aus dem Frachtvertrage ergiebt sich, daß die Bahn alles

---

1) Art. 11 A. 2 = B.R. alt § 52.

2) Vgl. deutschen Nebengebührentarif; Ulrich S. 29 f.

3) Die frais accessoires zerfallen in Frankreich in frais d'enregistrement, de manutention, de pesage, de magasinage (Sarrut n. 275 ss.).

4) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 49 (V.O. § 60 A. 3): „1. Wenn die Eisenbahn die Güter von der Behausung des Absenders abholen oder aus Schiffen löschen läßt, oder an die Behausung des Empfängers oder an einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen läßt, so sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren hierfür zu entrichten. Der Rollfuhrmann hat seinen Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.“ Aehnliche Bestimmungen finden sich in Verbandstarifen, z. B. im deutsch-französischen (Ostbahn), zu § 11.

5) Zu den Auslagen gehören vor allem die für verlegte Zoll- und Accise-, statistische Gebühr etc., sodann Kosten für Ueberführung (camionnage) des Gutes, soweit dieselben nicht in den Tarif aufgenommen sind. (Barauslagen, für welche eine Gebühr im Nebengebührentarife

zum Zwecke der Ausführung des Transports Erforderliche zu besorgen hat. Aus Art. 11 und 20 läßt sich diese gesetzliche Verpflichtung der Bahn folgern, und es bedarf nicht der Annahme einer vollmachtslosen Geschäftsführung (negotiorum gestio). Nicht nur das zur Erreichung des Transportresultats Notwendige, auch das zur Erhaltung des Gutes Nützliche hat sie vorzukehren. Ihre Grenzen finden derartige Verwendungen im Interesse des Absenders bezw. Empfängers.

Als nothwendig und nützlich sind, wie ein Urteil des R.O.H.G. (XX S. 189) ausführt, nur diejenigen Auslagen und Kosten verwendet, „welche durch die übliche Art der Versendung und das übliche Maß der hierfür erforderlichen Aufwendungen ihre Rechtfertigung finden. Sie müssen objektiv aus den Versendungshandlungen hervorgehen resp. in denselben ihren rechtmäßigen Grund haben“. Es muß ein richtiges Verhältnis zwischen Mittel und Zweck gegeben sein, der Transport muß nicht unter allen Umständen und mittelst jeden Opfers durchgeführt werden. Das Interesse des Absenders (Empfängers) ist der Leitstern für die Zweckmäßigkeit der Aufwendung, und nur billiges Ermessen der Bahnorgane entscheidet, unter vernünftiger Erwägung der Sachlage, über die Angemessenheit und Nützlichkeit der Aufwendungen, welche die Bahn zu beweisen hat [1]).

„Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbrief ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind“ (Art. 11 A. 3).

Worauf sich eine gehörige Feststellung zu erstrecken hat, ob z. B. bei Reparaturen ein Thatbestandsprotokoll aufzunehmen ist, wird am besten durch landesgesetzliche Einführungsvorschriften geregelt. In Ermangelung einer solchen dürfte eine bahnamtliche Beurkundung der Thatsache der Verwendung und deren Verursachung hinreichen. Der Betrag der Auslagen ist dann auf der Rückseite des Originalfrachtbriefs, welche überhaupt für die Frachtberechnung bestimmt ist, einzutragen, aber nicht mit dem Frachtsatz vermischt. Die Beweisurkunden, welche Art und Umfang der Aufwendung bezeugen, besonders Quittungen, gehören zu den Schriftstücken, welche dem Frachtbriefe (gemäß Art. 6) beizufügen sind.

---

festgesetzt ist, werden dadurch zu Nebengebühren.) Ferner gehören zu den Auslagen noch notwendige Reparaturkosten, z. B. Umstechen feucht oder heiß gewordenen Getreides, Vergraben von Kartoffeln, Rüben gegen Frost, Umpackung, Umfüllung gegen Gärung, Desinfektionskosten, auf das Gut geleistete Vorschüsse und Nachnahmen, Avisierungskosten u dgl. m. (Eger II S. 404); prix du factage, du camionnage ou de la réexpédition, droits d'octroi, droit du timbre du récépissé ou de la lettre de voiture, le droit de décharge (Sarrut n. 579; Lyon-Caen et Renault III n. 765).

1) Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 637.

B. Bezahlung der Fracht.

I. Da der Frachtvertrag zwischen der Bahn und dem Absender abgeschlossen wird, so ist dieser auch verpflichtet, die Gegenleistung für den von ihm in Anspruch genommenen Transport zu entrichten. Diese seine Verpflichtung erfüllt der Absender entweder durch Vorausbezahlung der Frachtgelder oder durch Zahlungsanweisung auf den Empfänger. Da eine Zahlung eigentlich erst nach Vollendung der Transportleistung gefordert werden kann und bei der Eigenart des Frachtvertrags der Empfänger in die Rechtsstellung des Absenders eintritt, mußte man in Berücksichtigung der thatsächlichen Verhältnisse des Verkehrslebens eine Anweisung zulassen, zumal eine Sicherung der Frachtforderung der Bahn durch ihr Pfandrecht am Frachtgut erzielt ist.

„Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen" (Art. 12 A. 1) [1]).

Es ist in das Ermessen des Absenders gestellt, zu wählen zwischen der Zahlung „in Frankatur" und der „in Anweisung". Wenn auch nur von einer Vorauszahlung der Frachtgelder hier die Rede ist, so ist doch auch eine Frankatur der Nebengebühren und Auslagen möglich.

Die Einräumung eines Frachtkredits ist dem I.U. fremd. Die Bahn, die dem Zahlungspflichtigen ein Kreditkonto [2]) einräumt, thut das auf eigene Gefahr und haftet den übrigen am Transport beteiligten Bahnen für den aus einer solchen Einräumung erwachsenen Schaden, da sie ohne besondere Vereinbarung im internat. Verkehr zu einer solchen nicht befugt ist. Teilfrankatur, die Vorausbezahlung nicht der ganzen, sondern nur eines Teils der Fracht, ist nicht zulässig [3]). Ein ihre Zulassung bezweckender Antrag wurde abgelehnt, um nicht Komplikationen hervorzurufen und um im Interesse einer möglichst leichten und einfachen Ausführung des I.U. die Abrechnung [4]) der beteiligten Bahnen nicht zu erschweren [5]).

---

1) Nach § 53 B.R. alt.

2) Ueber die die Bedingungen des Frachtgebührenkredits regelnden Erlasse vgl. für Preußen und Oesterreich Eger II S. 418; v. Buschman S. 147 ff.; für Bayern Ruckdeschel S. 89. Allgemein wird die hinreichende Kaution und Veröffentlichung der für die Erlangung derartiger Kredite aufgestellten Normativbestimmungen verlangt.

3) Besonders ausgesprochen in ital. Instr. § 37 und in Verbandstarifen.

4) Kommissionsbericht (Prot. S. 140, 14).

5) Vereinbarungen, welche Teilfrankaturen gestatten, hält mangels einer Bestimmung des I.U. für zulässig Schwab S. 143. Gegenüber der das Fehlen einer solchen Bestimmung begründenden Willenserklärung des Gesetzgebers und dem Wortlaut von Art. 12 A. 1 kann dieser Meinung nicht beigepflichtet werden. Die Annahmebahn kann nicht durch eine Vereinbarung mit dem Absender die übrigen am Transport beteiligten Bahnen zu einer (prinzipiell abgelehnten) Erschwerung der Geschäftsführung zwingen.

Im Falle der Vorausbezahlung der Fracht ist der Frankaturvermerk [1]) im Frachtbriefe vom Absender auszufüllen (Art. 6 i).

II. Die Nichtvorausbezahlung [2]) hat die Wirkung einer stillschweigenden Anweisung auf den Empfänger, die dieser zu honorieren verpflichtet ist, mit dem Augenblicke des Eintritts in den Frachtvertrag, also mit Annahme des Gutes und des Frachtbriefes (Art. 17). Verweigert der Empfänger Annahme und Zahlung, so kann die Bahn sich an den Absender als den ursprünglichen Kontrahenten halten [3]) und von diesem Zahlung beanspruchen, falls nicht durch die Realisierung des Pfandrechts seine Frachtforderung berichtigt ist.

III. Um die Bahn nun auf alle Fälle durch das Pfandrecht für den vor der Bezahlung der Fracht zu bewerkstelligenden Transport zu sichern, ist sie in den Fällen, wo eine solche Deckung durch den Verkaufswert des Gutes nicht gegeben ist, berechtigt, Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen. Dies ist nach Art. 12 A. 2 der Fall bei Gütern, die schnellem Verderben unterliegen [4]), oder solchen, die wegen ihres geringen Werts die Fracht nicht sicher decken. Ob ein solcher Fall vorliegt, darüber entscheidet das Ermessen der Annahmeexpedition. Gegen den Bescheid der Bahnexpedition kann Beschwerde zur vorgesetzten Aufsichtsinstanz erhoben, aber auch gerichtliche Entscheidung angerufen werden [5]). Wenn aber die Annahme „in Ueberweisung" einen Frachtausfall zur Folge hat, so ist die Annahmebahn den übrigen am

---

1) Der Begriff „frei" oder „franco" umfaßt Fracht und Gebühren, welche die Aufgabestation zu berechnen in der Lage ist, dagegen im Zweifel nicht die während des Transports erwachsenden Ausgaben, z. B. für Zoll, Reparaturen. Soll die Frankierung sich auch auf diese erstrecken, so muß dies im Frankaturvermerk, ebenso wie bei einer Einschränkung auf die Fracht ausschließlich, ausdrücklich hervorgehoben werden, z. B. „franco einschließlich Zoll". Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 50 Z. 1—4 (nach Z. 3 umfaßt „franco Zoll" sowohl den Zollbetrag als die Behandlungsgebühr der Bahn) giebt die herrschende Auffassung wieder.

2) Nicht der Frankaturvermerk allein, sondern nur die Bezahlung selbst beweist die Anweisung der Fracht (vgl. Schwab S. 142).

3) Vgl. Dernburg, Preuß. Privatrecht, II § 204; Duverdy n. 128; Lanckmann n. 439.

4) Nach Art. 15 des Uebereinkommens zu Ver.B.R. unterliegen dem Frankaturzwange unbedingt Eis, Heefe, Seeschaltiere, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, lebende Pflanzen, sowie frisches Obst — letztere beiden Artikel während der Monate Oktober bis einschließlich April — gebrauchte leere Kisten, Körbe und Ballons in Körben. In dieser Aufzählung, die selbstverständlich auch die Bahnen des Vereins nicht hindert, nach ihrem Ermessen auch andere Artikel dem Frankierungszwange zu unterwerfen, ist ein brauchbarer Anhalt für die Auslegung von Art. 12 A. 2 auch für die nicht zum „Verein" gehörigen Bahnen gegeben. — Nach V.O. § 44 A. 7, nicht aber nach österr. B.R. kann Vorausbezahlung der Fracht für Tiertransporte beansprucht werden; ferner wird in beiden Gebieten (V.O. § 42 A. 4) Vorausbezahlung für Leichentransporte gefordert.

5) Vgl. Thöl III S. 127.

Transport beteiligten Bahnen haftbar, insofern ihr bei dieser Annahme eine Verschuldung zur Last fällt [1]).

Die Entscheidung der Annahmestation ist für die Nachbahnen bindend, insofern sie nicht berechtigt sind, die Weiterbeförderung derartiger in Ueberweisung angenommener Güter zu verweigern.

IV. Neu, nicht im B.R. vorgesehen ist die erst auf Antrag des Niederländers Pynappel (Art. 12 A. 3) aufgenommene Einrichtung des Frankaturvorschusses, welche eine Frankierung auch dann ermöglicht, wenn der Betrag der Gesamtfracht bei der Aufgabe des Gutes nicht genau bestimmt werden kann, da beim Mangel eines direkten Tarifs die Versandtexpedition häufig bei den weiten Entfernungen, die für internat. Transporte in Betracht kommen, die einzelnen anzuwendenden Tarifsätze nicht kennen dürfte. In diesem Falle kann die Bahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrags fordern [2]), und es findet eine endgültige Regelung desselben erst nach Beendigung des Transports durch Herauszahlung des zuviel oder durch Nachforderung des zu wenig erhobenen Betrags statt oder, falls die hinterlegte Summe dem Gesamtbetrag gleich kommt, durch Anerkennung derselben als Zahlung. Erst durch die Abrechnung [3]) verwandelt sich die Hinterlegung in Zahlung, welche die Wirkung einer Tilgung der Frachtschuld, einer Befreiung des Absenders von seiner Verbindlichkeit hat.

Die Abrechnung mit dem Absender wird unter Umständen erst nach der unter den Bahnen gemäß Art. 23 vorzunehmenden Verrechnung erfolgen können.

Ueber die Zulässigkeit von Zahlungsmitteln entscheidet das Recht des Landes [4]), in welchem die Zahlung an die Bahn zu leisten ist.

V. Der Rechtssatz, daß die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife zu erfolgen habe, führt mit Notwendigkeit zu der sich auch schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergebenden Folge, daß weder eine unrichtige Anwendung der Tarife noch ein Rechnungsfehler bei Festsetzung der Frachtsätze und Gebühren irgend einem der Vertragsteile zum Schaden gereichen solle. Dieser im B.R. (alt § 53) und im Rechte der meisten Vertrags-

---

1) Ital. Instr. § 37 A. 3 macht die Annahmebahn schlechthin haftbar.

2) Vgl. ital. Instr. § 42.

3) Ueber die Art derselben hat das I.U. keine Bestimmung getroffen, was, wie Schwab S. 142 meint, in der Praxis unangenehme Folgen haben kann, wenn keine Vereinbarungen zwischen den am Transport beteiligten Bahnen bestehen. Die von Schwab vorgeschlagene allgemeine Einführung von Frankaturnoten dürfte als sehr zweckmäßig Berücksichtigung verdienen.

4) B.R. alt § 6 verpflichtet zur Annahme auch des auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzenden Gold- und Silbergeldes, ausschließlich Scheidemünze, zu dem von der Bahn festgesetzten und veröffentlichten Kurse. Vgl. auch deutsch-österr. Handelsvertrag 1891 Art. 15 A. 2 und 3.

staaten festgestellten, auch schon von der bisherigen Rechtsprechung [1]) gezogenen Konsequenz hat man im I.U. noch präziser Ausdruck verliehen, um Streitigkeiten zwischen Publikum und Bahn zu verhüten [2]), indem Art. 12 A. 4 vorschreibt: „Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten.“

Es wird also hier ausdrücklich der Anspruch der Bahn gegen Absender bezw. Empfänger auf Nachzahlung des zu wenig geforderten Betrags und ebenso ein Anspruch dieser gegen die Bahn auf Zurückerstattung des zu viel erhobenen Betrags (condictio indebiti) festgesetzt, je nachdem der irrtümlich erhobene Betrag über oder unter dem Tarife geblieben ist.

Es ist ganz gleichgültig, ob der Irrtum herbeigeführt wurde durch einen Rechenfehler, Einreihung des Gutes in eine falsche Güterklasse, irrige Anwendung eines Spezialtarifs, oder auf andere Weise. Unabhängig von diesen Berichtigungsansprüchen [3]) besteht aber eine Entschädigungsforderung gegen die Bahn, d. h. sie kann die verlangte Nachzahlung verweigern oder das zu viel Bezahlte zurückfordern, wenn Absender oder Empfänger, im Vertrauen auf die Richtigkeit der ihnen durch die zuständigen Organe der Bahn über die Höhe der Frachtsätze erteilten Auskunft, den Preis der von ihnen verkauften Waaren zu niedrig angesetzt und so durch Verschulden der Bahn zu Schaden gekommen sind [4]).

1) Vgl. R.O.H.G. IX S. 71 f.; XXI S. 181 f.; Sarrut n. 583.

2) Diese im schweizer. Entwurf fehlende Bestimmung wurde auf deutschen Vorschlag aufgenommen (Prot. I S. XIII f., LIII).

3) Auf der 2. Konferenz stellte Perl (Rußland) folgenden Antrag: „Ist über das Gut eine Recepisse ausgestellt oder auf der Empfangsstation ein Avis dem Empfänger zugesandt, so bleibt die Bahn für die durch die unrichtigen Frachtberechnungen entstandenen Unkosten verantwortlich.“ Wenn nun dieser Antrag abgelehnt wurde, so geschah es nicht, weil man ihn materiell für unrichtig hielt, sondern mehr, weil man nur Grundsätze aufstellen und nicht ins Detail gehen wollte, da man diese Verhältnisse der richterlichen Beurteilung überlassen zu dürfen glaubte (Prot. II S. 25).

4) So auch die Praxis der französ. Handelsgerichte, die allerdings später vom Kassationshofe verlassen wurde (Sarrut n. 583 s.). Richtig auch Eger, I.U. S. 222 f.; Schott bei Endemann, Handb., III S. 380. Contra Gerstner S. 223, der betont, daß diese Auffassung zu einer Rechtfertigung der Nichtachtung der Tarife führe. Die Einrede stützt sich aber mit Fug auf ein Verschulden der Bahnbediensteten, welches für den Absender bestimmend gewesen ist (dieser hätte den Frachtvertrag überhaupt nicht abgeschlossen, den Verkaufspreis der Waren entsprechend erhöht, diese nicht oder nicht im vereinbarten Preise gekauft u. s. w.). Bei der komplizierten Tarifaufstellung ist es selbst gebildeten Leuten manchmal nicht möglich, die Frage der Tarifeinreihung einer Ware zu bestimmen. Würden die Bahnorgane eine Auskunft verweigern (was praktisch ganz undurchführbar ist), so könnten sie sich auf die veröffentlichten Tarife berufen. So haben sie aber durch ihre falsche Auskunft die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers verletzt und müssen die Konsequenzen tragen. Man kann auch nicht Sinn und Wortlaut von Art. 12 A. 4 dem entgegenhalten, denn dem Sinne dürfte unsere Auffassung nicht wider-

Wenn Art. 12 diese Berichtigung von Irrtümern nur bezüglich der Frachtgelder und Gebühren regelt, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß sich dieselbe auch auf die baren Auslagen erstreckt, denn diese dürfen in vollem Umfange, in dem sie seitens der Bahn geleistet wurden, von dieser gefordert werden.

Zur Nachzahlung der zu wenig berechneten Fracht verpflichtet — und ebenso zur Rückforderung des zu viel erhobenen Frachtbetrags berechtigt [1]) — ist bei frankierten Sendungen der Absender [2]), bei unfrankierten der Empfänger, sobald er durch Annahme des Gutes und Frachtbriefs in den Frachtvertrag eingetreten ist (Art. 17). Die Bahn kann aber auch im ersten Fall die Frachtdifferenz vom Empfänger beanspruchen und bei Ablehnung der Zahlung [3]) die Aushändigung des Gutes verweigern [4]), denn sie braucht nur gegen Bezahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge — und die Ablieferungsstation wird auch diese Differenz im Frachtbrief verzeichnen — an den Empfänger auszuliefern. Die Bahn braucht das Gut, das ihr auch für die Frachtdifferenz pfandrechtlich haftet, nicht vor deren Zahlung aus Händen zu geben [4]).

Der Anspruch auf Nachzahlung oder Zurückerstattung verjährt in einem Jahre [5]) vom Tage der Zahlung an.

Um Zweifel, welche bisher in der Rechtsprechung hervorgetreten waren, zu beseitigen, hebt Art. 12 Abs. 4 noch besonders hervor, daß der Satz (Art. 44 Abs. 1), daß durch Zahlung und Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Bahn erlöschen, auf den Berichtigungsanspruch keine Anwendung finde, wohl aber der Satz, daß die Gesetze des Landes der Klageanstellung über die Unterbrechung der Verjährung entscheiden (Art. 45 Abs. 3).

---

sprechen. An den Wortlaut darf man sich aber nicht klammern, da dies nur zu dem weniger zweckmäßigen Ergebnisse führen würde, daß der Absender die geforderte Nachzahlung leisten müsse, dann aber eine Schadensersatzklage auf Zurückerstattung dieses ungerechtfertigten Betrags gegen die betreffende Bahn erheben könnte. Die hier bekämpfte Anschauung würde zu der größten Unbilligkeit führen (vgl. Motive z. I. Zus.-Vereinb. S. 17). Dagegen würde es Sache der richterlichen Prüfung des Einzelfalls sein, darüber zu wachen, daß nicht etwa auf dem Umwege irriger Tarifauskünfte die durch Art. 11 verbotenen heimlichen Tarifbegünstigungen eingeschmuggelt werden.

1) Die Frage wurde auf der 2. Konferenz erörtert, aber nicht entschieden, sondern der Auslegung im einzelnen Fall überlassen (Prot. II S. 31, 141).

2) Vgl. auch Entscheidung des Reichsgerichts (Zeitschrift f. int. Eisenb.-Tr. 8 S. 165 f.), ferner österr. Handelsmin.-Entsch. und Vorschriften der österr.-ungar. Bahnen für Auszahlung der Frachtguthaben (1909 Z. 5 und 6 bei v. [illegible] S. 121 f. und Uebereinkommen z. Ver.B.R.

3) In diesem Falle liegt ein Ablieferungshindernis vor, und der Absender ist von diesem unverzüglich in Kenntnis zu setzen (Art. 24).

4) Falls Anlaß zu derartigen Nachforderungen, die stets mit den betreffenden Frachtbriefen zu belegen sind, vorliegt, soll nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51 Z. 5 der Berechtigte tunlichst bald benachrichtigt werden.

5) Diese wichtige Neuerung war dem alten I.Ü. fremd.

§ 14.

Die Nachnahme [1].

Auf wesentlich anderer Grundlage als das alte B.R. (§ 54) hat das I.U. das Nachnahmeverfahren geregelt [2]). Während jenes unterscheidet Spesen- und Wertnachnahme (Vorschüsse auf den Wert des Gutes), je nachdem sie für durch den Transport entstandene Forderungen auf das Gut gelegt ist oder nicht [3]), kennt das I.U. nur eine Gattung der Nachnahme.

I. Man versteht unter Nachnahme eine vom Absender auf den Empfänger im Frachtbrief zur Zahlung angewiesene Geldforderung, die in der Weise auf dem Gute lastet, daß die Bahn dasselbe nur gegen Befriedigung der Forderung an den Empfänger bei Vermeidung eigner Haftung abliefern darf. Es wird hier mit einem internat. Frachtvertrag als dem Hauptvertrag ein Einkassierungsmandat [4]) als Nebenvertrag [5]) zwischen denselben Kontrahenten in untrennbare Verbindung gebracht, so daß beide Verträge gleichzeitig erfüllt werden müssen [6]).

Die Bahn ist verpflichtet, bei Abschluß eines internat. Frachvertrags den ihr vom Absender angebotenen Nachnahmevertrag innerhalb gewisser Grenzen abzuschließen. Die auf dem Gute haftenden Nachnahmen sind in den zwei getrennten schraffierten Rubriken des Frachtbriefformulars [7]) für Nachnahme [8]), von welchen die eine für „Barver-

---

1) Art. 13; Ausf.-Best. §§ 5 und 11 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51; V.O. § [illegible]).

2) Der schweiz. Entwurf hatte keine Bestimmung hierüber. Dieser Mangel, von Eger, Einf. S. 68 gerügt, wurde durch den deutschen Entwurf ausgefüllt, der einige allgemeine Grundsätze über das Recht der Nachnahmebelastung aufstellte.

3) Vgl. Knittel S. 8.

4) Erteilung und Annahme des Einkassierungsmandats. Vgl. Thöl III S. 198; Heck im Handwörterbuch III S. 638.

5) Neben diesem Einkassierungsauftrag wird dann dem Empfänger vom nachnehmenden Absender stillschweigend ein Zahlungsauftrag erteilt des Inhalts, die Bahn für die bei der Ablieferung von ihr geltend gemachten Forderungen zu befriedigen (vgl. Knittel S. 3).

6) In Frankreich besteht keine Verpflichtung zur Uebernahme von Gut mit Wertnachnahme (remboursement), wohl aber für Spesennachnahme (frais et débours). Sarrut n. 346.

7) Art. 6 lit. k: „die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse (Art. 13)“. Von „Barvorschüssen“ ist aber im Art. 13 gar nicht die Rede, eine Uebereinstimmung mit diesem ausdrücklich genannten Art. 13 fehlt. Der Ausdruck ist, wie Schwab S. 146 darlegt, nur aus der Auffassung des alten B.R. zu erklären, welches die Spesennachnahmen als Nachnahmen nach Eingang und die Wertnachnahmen als Barvorschüsse denkt, welche nach I.U. von der Bahn gemacht werden können, aber nicht gemacht werden müssen. Die Nachnahmebeträge sind in Buchstaben auf der schraffierten Stelle des Frachtbriefs einzutragen.

8) Außerdem ist im Frachtbriefe noch die Rubrik: Spezifikation obiger Nachnahme (Betrag) auszufüllen. Durch diese wird der Empfänger in die Lage versetzt, die Nachnahme zu prüfen.

schuß", die andere für Nachnahme „nach Eingang" bestimmt ist, einzutragen. Nur dieser Eintrag im Frachtbrief ist für den Inhalt des Nachnahmevertrags maßgebend. Durch ihn wird Erteilung und Annahme des Nachnahmezahlungsauftrags beurkundet [1]). Der abgestempelte Frachtbrief und das Frachtbriefduplikat dienen zum Beweise über Auflegung und Höhe der Nachnahme [2]).

II. Ein Recht zur Belastung des Gutes mit Nachnahme steht nur dem Absender (und seinem Bevollmächtigten), nicht irgend einer anderen am Transport beteiligten Person zu, auch nicht einer Bahn für ihre Spesen.

„Dem Absender", sagt Art. 13 A. 1, „ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Wertes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausf.-Best. festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämtliche am Transport beteiligte Bahnen einverstanden sind."

Das Recht der Nachnahmebelastung findet seine Begrenzung in dem Wert des Gutes, sowohl zur Beschränkung des Risikos der Bahn, als auch um die einzelnen Stationen nicht zur Bereithaltung großer Barvorräte zu zwingen [3]). Welcher Wert hier gemeint ist, ob der am Absende- oder Bestimmungsort, ist nicht gesagt. Da aber die Aufgabeexpedition die Beziehung der Nachnahme zum Werte zu prüfen hat, und falls sie den Wert übersteigt, den Fracht- (und Nachnahme-) Vertrag in dieser Gestalt nicht abschließen darf, diese aber den Wert am Ablieferungsort in der Regel nicht übersehen kann, so ergiebt sich der Wert des Aufgabeorts [4]) als der maßgebende.

Während so der Wert des Gutes den äußersten Grenzpunkt des Nachnahmebetrags bildet, hat man innerhalb dieser absoluten Wertgrenze noch eine andere Schranke errichtet, indem man den Höchstbetrag der Nachnahme auf 2000 Franken [5]) für jeden Frachtbrief festsetzte (Ausf.-Best. § 5), also für die Gesamtheit der auf einem Frachtbriefe verzeichneten Güter. Erreicht der Wert des Gutes nicht diesen Höchstbetrag, so darf dieser auch nicht zugelassen werden. Man hat dieses von verschiedenen Seiten [6]) bekämpfte Maximalsystem gewählt in Rücksicht auf Frankreich, wo eine Verpflichtung, Nachnahmen zuzulassen, für die Bahnen nicht bestand [7]) als eine Vermittelung zwischen

---

1) Vgl. Thöl III S. 130.

2) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51 Z. 1 und 2 und V.O. § 62 A. 3 verpflichten die Bahnen zur gebührenfreien Ausstellung von Nachnahmescheinen auf Verlangen des Absenders.

3) Vgl. Eger, l.U. S. 233; Gerstner S. 228.

4) De lege ferenda empfahl diesen auch Denkschrift des Vereins S. 11; vgl. noch de Seigneux p. 28.

5) Gemäß Ausf.-Best. § 11 ist dieser Betrag durch einen entsprechenden der Landeswährung zu ersetzen in Ländern, die die Frankenwährung nicht haben. Vgl. S. 78.

6) Vgl. Monzilli p. 69.

7) Obligatorisch war für die französischen Bahnen nur die Belastung mit Nachnahme für Kosten und Auslagen (Picard IV p. 672 s.).

der Pflicht und der Freiheit der Bahn Nachnahmegut anzunehmen [1]). Die Bestimmung eines Maximum erscheint nicht gerechtfertigt [2]) und giebt nur Anlaß zu einer Erschwerung des Transports, indem der Absender, um eine Ueberschreitung des Maximum zu vermeiden, das Frachtgut in eine Reihe von Einzelsendungen mit je einem Frachtbriefe zerlegen muß.

Dieser Höchstbetrag bildet aber keine absolute Schranke der Nachnahmebelastung. Er kann nämlich überschritten werden, wenn sämtliche am Transport beteiligte Bahnen einverstanden sind (Art. 13 A. 1), sei es daß dieses Einverständnis allgemein, durch einen Verbandstarif u. s. w. unter bestimmten Voraussetzungen oder speziell für den einzelnen Frachtvertrag zustande gekommen ist [3]). Eine Vereinbarung darüber, daß der Höchstbetrag der Nachnahme keiner Beschränkung unterliege, ist z. B. unter allen Bahnen des „Vereins" getroffen worden (Zus.-Best. z. Ver.B. § 51 Z. 5) [4]).

Von der Nachnahmebelastung sind ausgeschlossen die leichtverderblichen und geringwertigen Güter [5]), für welche nach Art. 12 A. 2 Frachtvorausbezahlung verlangt werden kann (Art. 13 A. 1). Die Verweigerung der Annahmebelastung ist obligatorisch, und die Bahn, welche eine solche annimmt, wird schadensersatzpflichtig [6]).

III. Die Bahnen berechnen für die aufgegebene Nachnahme die

---

1) Prot. I S. 14.

2) Denn die Bahn übernimmt in der Regel kein Risiko, da sie den Nachnahmebetrag erst nach Eingang auszuzahlen verpflichtet ist. Außerdem hat das unbegrenzte Nachnahmeverfahren auch in den internat. Verbandstarifen bisher nicht zu Klagen Anlaß gegeben (vgl. Monzilli p. 69).

3) Hat nun die (erste) Annahmebahn ohne Erzielung einer Verständigung mit allen übrigen Transportbahnen das Gut unter einer den Höchstbetrag übersteigenden Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen, so ist sie für den Fall einer hieraus erwachsenden Schädigung ersatzpflichtig. Die übrigen Transportbahnen sind an den zwischen Absender und Annahmebahn geschlossenen Vertrag als einer res inter alios acta nicht gebunden und nicht verpflichtet, den das Maximum übersteigenden Nachnahmebetrag vom Empfänger zu erheben. Vgl. Asser S. 173.

4) Für Sendungen aus Italien nach Frankreich und Oesterreich-Ungarn ist die Ueberschreitung des Höchstbetrags (2000 Frs.) zulässig (Ital. Instr. § 45).

5) Vgl. S. 107.

6) Gelegentlich einer Anfrage meinte das Centralamt (Zeitschr. f. int. Eisenb., 1 S. 233), wenn auch nicht ohne Bedenken, daß bei Zustimmung aller beteiligten Bahnen Nachnahmen in diesem Falle zulässig seien. Gegenüber dem klaren Wortlaut von Art. 13 A. 1 („diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann — Art. 12 A. 2 — dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden") kann ich in Rücksicht auf Art. 4 (S. 37 ff.) diese Auffassung nicht teilen. Vom Einverständnis aller Transportbahnen spricht aber der 2. Satz von Abs. 1 des Art. 13 nur in Bezug auf Ueberschreitung des Höchstbetrags. Das österr. Handelsminist. hat es allerdings für unbedenklich erklärt, durch Zus.-Best. zu den internat. Tarifen die Belastung derartiger Gegenstände mit Nachnahme (nach Eingang) zuzulassen, was nicht gebilligt werden kann. Das praktische Bedürfnis dürfte aber zu einer Aenderung dieser allzu rigorosen, sachlich nicht gebotenen Beschränkung der Bahnen führen.

tarifmäßige [1]) Provision (Art. 13 A. 2) [2]), gleichviel ob die Nachnahme auch wirklich bezahlt wird oder nicht, sei es daß der Empfänger die Zahlung verweigerte oder der Absender den Nachnahmeerhebungsauftrag widerrufen hat.

IV. Als obligatorisches Institut kennt das I.U. nicht die „Nachnahme im voraus", die Barvorschüsse [3]) (débours, so nennt Art. 13 A. 3 auch die vor der Aufgabe für das Gut gemachten Auslagen), sondern nur die „Nachnahme nach Eingang" (remboursement), denn nach Art. 13 A. 2, ist die Bahn nicht verpflichtet „dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist" [4]). Zahlt sie vor Eingang, wozu sie immerhin berechtigt ist, so thut sie das auf eigene Gefahr [5]). Sie wird daher in diesem Falle neben einer sorgsamen Prüfung des Werts des Gutes auch die Zahlungsfähigkeit des ihr eventuell regreßpflichtigen Absenders in Rücksicht auf die großen Entfernungen, die bei internat. Transporten in Frage kommen können, ins Auge fassen müssen.

V. Der Nachnahmebetrag ist nur zu zahlen an den Absender als denjenigen, der den Zahlungsauftrag erteilt hat, oder dessen Bevollmächtigten, nicht etwa an jeden Inhaber des Frachtbriefduplikats oder eines Nachnahmescheins [6]).

Inwiefern und auf welche Weise die Benachrichtigung [7]) von der

1) Die durch Verbandstarif eventuell Tarif der Aufgabestation bestimmte, die nur einmal für den ganzen Transport erhoben wird.

2) Ebenso Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51 Z. 4 (V.O. § 62 A. 2), wo Provisionsberechnung auch für Barauslagen der Bahn gestattet und nur die von den Bahnen nachgenommenen Frachtgelder und tarifmäßigen Nebengebühren für provisionsfrei erklärt werden.

3) Nach altem B.R. § 54 A. 2 mußten solche Barvorschüsse bis zur Höhe von M. 300 (150 fl.) von der Bahn gegeben werden, wenn dieselben nach Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind. Nach der neuen V.O. § 62 A. 6 ist dies unter letzterer Voraussetzung für die Bahn nur fakultativ. Infolgedessen ist auch das Maximum der Nachnahme hier verschwunden.

4) „Dies", so fährt A. 3 fort, „findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind". Hier wird also, obwohl das I.U. nicht zwischen einzelnen Arten der Nachnahme begrifflich unterscheidet, die sog. Spesennachnahme besonders hervorgehoben, wohl darum, wie Schwab S. 150 vermutet, weil diese besonderen Speditionskosten in der Praxis meist als Barvorschüsse behandelt wurden.

5) Sie ist für etwaigen Schaden nur dann den übrigen Transportbahnen nicht haftbar, wenn sie unter bestimmten, vorliegenden Voraussetzungen zur Zahlung vor Eingang durch reglementarische Verbandsbestimmungen berechtigt war, z. B. Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51 A. 3 und V.O. § 62 A. 6 lassen Barvorschüsse zu, falls sie nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind.

6) Diese Urkunden können aber zur Legitimation dienen. Nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51 Z. 1 (V.O. § 62 A. 3) dient der abgestempelte Frachtbrief oder das Duplikat als Bescheinigung über die Nachnahmebelastung. Besondere Nachnahmescheine werden auf Verlangen gebührenfrei erteilt.

7) Eine Benachrichtigung des Absenders unmittelbar nach Zahlung des Empfängers fordert Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 51 Z. 2 (V.O. § 62 Z. 4), das von dieser Pflicht nur be-

erfolgten Zahlung des Nachnahmebetrags an die Versandtbahn und Absender zu erfolgen hat, wird durch das I.U. nicht vorgesehen [1]). Hierüber geben also, wenn nicht besondere Vereinbarungen unter den Bahnverwaltungen abgeschlossen werden, die betreffenden landesrechtlichen Vorschriften Maß.

VI. Wenn die Bahn das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert hat, so haftet sie, was Art. 13 A. 4 in Uebereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung ausdrücklich ausspricht, für den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme [2]). Voraussetzung der Ersatzpflicht der Bahn ist ein Schaden des Absenders [3]), der verursacht ist durch die vertragswidrige Ablieferung des Gutes ohne Nachnahmeeinziehung. Die Ersatzpflicht ist aber keine unbegrenzte, sondern das Maximum der Ersatzsumme bildet der Betrag der Nachnahme. Sollte der Schaden diesen Betrag auch übersteigen, so kann ein Ersatz über diese Haftungsgrenze hinaus von der Ablieferungsbahn nicht beansprucht werden. Bleibt die Schadenshöhe aber unter dem Nachnahmebetrag, so ist nur diese kleinere Ersatzsumme zu leisten. Die Bahn hat den liquiden Ersatzanspruch des Absenders sofort zu befriedigen, denn sie haftet aus dem Nachnahmevertrag (aus dem Mandat), sie darf mithin den geschädigten Absender weder unmittelbar an den Empfänger verweisen, noch die Erfüllung ihrer Ersatzleistung verzögern, bis sie den Nachnahmebetrag nachträglich vom Empfänger erhalten hat [4]). Ihr Rückgriffsrecht gegen den Empfänger wird ihr aber (Art. 13 A. 4) ausdrücklich gewahrt.

---

abhängig gemacht ist. Die von den österr. Bahnverwaltungen vereinbarten Grundsätze über Avisierung und Auszahlung der Nachnahme sind abgedruckt bei v. Buschman S. 160.

1) Die Pflicht der Ablieferungsbahn zur Benachrichtigung der Annahmebahn vom Eingang der Nachnahme ergiebt sich aus deren Pflicht zur Auszahlung nach Eingang. Nach Art. 23 A. 1 ist die abliefernde Bahn zur sofortigen Uebermittelung des von ihr einkassierten Nachnahmebetrags an die Annahmebahn verpflichtet. Eine schuldhafte Verzögerung der Auszahlung des Nachnahmebetrags an den Absender, begründet gegen die Annahmebahn einen Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen von dem Tage, wo bei gehöriger Gebahrung die Nachnahme hätte ausgezahlt werden sollen, bis zum Tage der wirklichen Auszahlung (Urteil des österr. ob. Ger. bei Epstein, Entscheidungen, S. 244).

2) Der Entwurf von 1878 erstreckte die Haftung nur bis zur Höhe des Wertes, jedoch nicht über den Betrag der Nachnahme. Dies wurde mit guten Gründen von den italienischen Bahnen bekämpft (Monzilli p. 70 s.). 1881 hatte sodann die Kommission beantragt, das Prinzip der Verantwortlichkeit nur allgemein auszusprechen und im Streitfalle dem Richter die Ausmessung des Entschädigungsbetrags zu überlassen, doch siegte die oben mitgeteilte Fassung (Prot. II S. 28, 94), die den Wert des Gutes bei der Schadensberechnung nicht berücksichtigt.

3) Dieser allein ist klageberechtigt, die Grundsätze über Aktivlegitimation (Art. 26) finden hier, wo es sich um eine Klage aus dem Nachnahmevertrag (nicht aus dem Frachtvertrag) handelt, keine Anwendung. Vgl. Gerstner S. 232.

4) Wenn die Nachnahme vor Ablieferung des Gutes bezahlt, dieses aber verloren wurde, so ist die Bahn zur Zurückerstattung des (nun indebite geleisteten) Nachnahmebetrags verpflichtet (Urteil des österr. ob. Ger. bei Epstein, Entscheidungen, S. 168).

Von dem gesetzlichen Pfandrecht der Bahn, das ihr auch für die auf dem Gute haftenden Nachnahmen (Art. 20, 21) zusteht, wird weiter unten gehandelt werden [1]).

DRITTER ABSCHNITT.

Die Ausführung des internationalen Eisenbahnfrachtvertrags.

§ 15.

Die Lieferfristen [2]).

Gegenüber dem faktischen Monopol der Bahnen war zur Wahrung der Interessen des Verkehrs in Ergänzung des Beförderungszwangs außer der Anerkennung der Gleichmäßigkeit der Tarife auch die der Lieferfristen erforderlich. Auch in Bezug auf diese [3]) durfte keinerlei Bevorzugung eines Absenders vor anderen gestattet sein, da eine solche bei der Ausbildung des modernen Handelsverkehrs die Konkurrenzverhältnisse wesentlich verschieben könnte.

I. Die ersten Entwürfe berechneten wie die Fracht so auch die Lieferfristen in Ermangelung gemeinschaftlicher Tarife durch eine Zusammenziehung der Lieferfristen der einzelnen Bahnen bezw. Verbände [4]). Man ließ jedoch diese Berechnungsart fallen und begnügte sich, im Art. 14 A. 1 zu erklären: „Die Ausführungs-Bestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximal-Lieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.“ Nur subsidiär, in Ergänzung zu, nicht in Widerspruch mit den Vorschriften des Art. 14 und Ausf.-Best. § 6 sind für die Lieferfristen die Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife maßgebend (Art. 14 A. 3) [5]). Sie können ergänzend eintreten in Ausfüllung des durch das I.U. gezogenen Rahmens, z. B. kürzere als dessen Maximal-Lieferfristen aufstellen und auch vom I.U. nicht geregelte Verhältnisse ordnen. Es können daher durch die Tarife weder längere Lieferfristen noch andere (als die unter IV erörterten) Grundsätze über die Berechnung der Lieferfristen aufgestellt werden.

1) Vgl. § 20.

2) Art. 14; Ausf.-Best. § 6; vgl. noch Art. 39, 40, 48 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 52; V.O. §§ 63, 47, 55 A. 3).

3) In England und Nordamerika sind keine festen Lieferfristen aufgestellt. Es ist zu befördern „in reasonable time“. Vgl. v. d. Leyen, Nordamerik. Eisenb., S. 256.

4) Man überließ den einzelnen Bahnen und Verbänden die Festsetzung der Lieferfristen, schrieb aber eine einheitliche Art der Berechnung und Maximalfristen vor (Prot. I Art. 9 S. XIV, LIII).

5) „Im Uebrigen (d. h. soweit das I.U. keine Bestimmungen über Lieferfristen getroffen hat) richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife“ (Art. 14 A. 3).

sind aber in Berücksichtigung des größeren Verkehrsgebiets namentlich höher bemessen [1]) als die für den internen Verkehr und weniger umfangreiche internat. Verbände festgesetzten. Die Lieferfrist umfaßt den Zeitraum, innerhalb dessen die Bahn zur Ausführung des Transports und zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger verpflichtet ist. Sie setzt sich zusammen aus der Expeditionsfrist [2]) und der Transportfrist. Jene umfaßt den Zeitraum, der für die verschiedenen Verrichtungen, die mit dem Gute und den Begleitpapieren bis zum Beginne des Transports, während desselben und nach Ankunft an der Bestimmungsstation vorgenommen werden, angesetzt ist [3]).

Die Transportfrist dagegen umfaßt den für den Transport selbst erforderlichen Zeitraum.

Im internat. Verkehr beträgt die Expeditionsfrist 1 Tag für Eil-, 2 Tage für Frachtgüter, die Transportfrist ebenso viel für je auch nur angefangene 250 Kilometer [4]) (Ausf.-Best. § 6 A. 1). Die Berechnung der Transportfrist erfolgt nach der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, ohne daß die Landesgrenzen oder die Zahl der durchlaufenen Bahnverwaltungsgebiete hierbei irgendwie berücksichtigt würden [5]). Ebenso kommt die Expeditionsfrist ohne Rücksicht auf letztere nur einmal zur Berechnung (Ausf.-Best. § 6 A. 2).

---

1) Vgl. Gerstner, E.V.Z. 1892 S. 219.

2) In Frankreich und Belgien unterscheidet man: les délais d'expédition, le temps dans lequel les marchandises doivent être mises en route; les délais de transport, le temps qu'elles doivent rester en route, les délais de livraison, le temps dans lequel elles doivent être remises au destinataire (Lanckmann n. 535). Zu den délais de transport kommen als Zuschlagsfrist hinzu délais de transmission beim Uebergang von einer Linie auf eine andere (Sarrut n. 406 ss.).

3) Vgl. Wehrmann S. 149.

4) Nach V.O. § 63 A. 1 ist die Expeditionsfrist die gleiche, die Transportfrist für Eilgut 1 Tag für je auch nur angefangene 300 km, für Frachtgut bei einer Entfernung bis zu 100 km 1 Tag, bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km 1 Tag. In Frankreich sind Eilgüter mit dem ersten nach dem Bestimmungsort fahrenden Personenzug (mit Wagen aller Klassen) zu befördern, wenn sie 3 Stunden vor dessen Abfahrt aufgegeben sind. Frachtgut ist am Tag nach der Aufgabe zu befördern. Diese Expeditionsfrist kann auf 2 Tage erstreckt werden. Die Transportfrist (délai de transport proprement dit) beträgt für Frachtgut (für Eilgut fehlt eine Bestimmung) 1 Tag für angefangene 125 km (für einige Linien 200 km). Dazu kommt délai de transmission für Eilgut für den Uebergang des Gutes auf die Linie einer anderen Verwaltung 3 Stunden von Ankunft des Gutes auf der Uebergangsstation (6 bezw. 8 Stunden, wo keine gemeinsamen Bahnhöfe) und für Frachtgut 1 bezw. 2 Tage. Sodann délai de livraison: Eilgut muß 2 Stunden nach Ankunft, Frachtgut am Tage nach derselben zur Abholung bereitgestellt werden, für Lieferung ins Haus geben die Tarife Maß (Cahier des charges a. 55; Minist.-Verord. 1866 und 1878 bei Sarrut n. 401 ss.; Picard IV p. 623 ss.). Für Belgien, Italien, Niederlande und Schweiz vgl. Picard IV p. 651 ss.

5) Dieser dem alten B.R. § 57 A. 2 entlehnte Grundsatz läßt also auch alle Vertragsstaaten in Bezug auf Berechnung der Lieferfristen als ein einheitliches Transportgebiet

Diese Ansätze sind Maximalfristen. Die Bahnen können daher in ihren (Verbands-)Tarifen eine Verkürzung dieser Lieferfristen, nicht aber eine Erweiterung derselben festsetzen.

II. Eine Ausnahme von diesem Grundsatze stellt Art. 14 A. 2 (für den Fall des Art. 35) fest: „Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und verlängerten Lieferfristen gestattet sind [1]), so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internat. Verkehr anwenden.“ Man wollte den Bahnen die Möglichkeit gewähren, für bestimmte Waren, welche keine rasche Beförderung erheischen, eine Verlängerung der Lieferfrist und als Entgelt eine Ermäßigung der Frachtsätze eintreten zu lassen [2]). Einzig an diesem Punkte ist es den einzelnen Vertragsstaaten gestattet die einheitlichen Normen des I.U. geradezu abzuändern [3]). Man hätte diese Ausnahme (Fristverlängerung und Frachtermäßigung) auf die ganze Transportstrecke ausdehnen sollen, wie dies Art. 35 für die Zulassung der Tarife mit beschränkter Haftung vorschreibt [4]).

Voraussetzung der Durchbrechung der einheitlichen Maximallieferungsfristen im internat. Verkehre ist die Existenz einer diese erweiternden gesetzlichen oder reglementarischen einzelstaatlichen Norm für den inneren Verkehr. Der Ermäßigung der Preise dieser Spezialtarife gegenüber denen der ordentlichen Tarife kann als Aequivalent gegenüberstehen Verlängerung der Lieferfrist. Dagegen ist eine vollständige Aufhebung derselben nicht gestattet [5]).

III. Ergab sich schon in kleineren Verbänden die Notwendigkeit, außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen einen Einfluß auf die Bemessung der Lieferfristen zu gestatten, so machte sich für den internat. Verkehr das Bedürfnis nach einer Erstreckung der Maximallieferfristen noch dringender geltend. Dies führte zur Anerkennung einer zweiten Ausnahme. Die Bahnen können nämlich für bestimmte Fälle Zuschlagsfristen festsetzen. Ob, in welchem Umfange, unter welchen Bedingungen (z. B. ob Veröffentlichung, Genehmigung der Aufsichtsbehörde [6]) u. s. w.

---

erscheinen. Für diese sind die Entfernungsangaben bei Koch, Handbuch f. Eilgüterverkehr, bezüglich Deutschlands maßgebend. Vgl. Ruckdeschel S. 107.

1) Die Genehmigung derselben steht in Oesterreich dem Handelsministerium zu (österr. Einf.-Erlaß).

2) Die Bahnen können dann auch ihr Material, das zu gewissen Jahreszeiten unproduktiv bliebe, besser ausnützen (De Seigneux p. 29).

3) Vgl. Schwab S. 156.

4) Vgl. De Seigneux; Schwab a. a. O.

5) Vgl. Eger, I.U. S. 255.

6) V.O. § 63 A. 3 und 5 fordert (eventuell nachträgliche) Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde und gehörige Veröffentlichung der Zuschlagsfristen; Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 52 Z. 1 nur letzteres.

erforderlich ist) dies geschehen darf, wird durch Gesetz oder Reglement des Staates bestimmt, dessen Aufsicht die Bahn unterstellt ist (Ausf.-Best. § 6 A. 3). Es entscheidet aber nicht das Ermessen eines Vertragsstaates schlechthin über die Zulässigkeit einer Zuschlagsfrist, die zur Maximallieferfrist hinzugerechnet wird, sondern der landesgesetzgeberischen Regelung sind hier materielle Grenzen gezogen, indem Zuschlagsfristen für den internat. Verkehr nur für eine der in Ausf.-Best. § 6 A. 3 bezeichneten 4 Fälle eingeführt werden können. In anderen als diesen 4 Fällen können landesrechtlich wohl Zuschlagsfristen für den internen, nicht aber für den internat. Verkehr angeordnet werden. Ob und unter welchen Voraussetzungen aber in den einzelnen Vertragsstaaten von dieser Befugnis der Festsetzung von Zuschlagsfristen nach Ausf.-Best. § 6 A. 3 Gebrauch gemacht werden darf, darüber giebt lediglich eine staatliche Rechtsnorm Maß [1]).

Solche Zuschlagsfristen dürfen somit festgesetzt werden nur [2]):

1) „Für Messen“ (sowohl am Aufgabe- wie am Ablieferungsort) [3]).

2) „Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse“, z. B. Güteranhäufung wegen einer Ausstellung, Betriebsstörung infolge Beschädigung des Bahnkörpers, infolge Mobilisierung des Heeres, Manöver u. s. w.

---

1) Dies kann allgemein geschehen durch Aufstellung der von den Bahnen zu erfüllenden Bedingungen, z. B. V.O. § 63 A. 3, oder speziell von Fall zu Fall z. B. wegen Truppentransporte zu Manövern oder für bestimmte Bahnen (Beispiele in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 186, 261).

2) In Deutschland gestattet V.O. § 63 A. 3 den Bahnen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festzusetzen:

1. Für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Bahn übernommen hat.

2. (Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, nur daß es nach V.O. zulässig ist, diese Zuschlagsfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen.)

3. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Es werden im internen Verkehr Deutschlands also keine anderen Fälle für Zuschlagsfristen Geltung haben als die für den internat. Verkehr festgesetzten, da Z. 1 sich aus Art. 19 (und 30 A. 2) ergiebt. In Deutschland wurden zwischen der 2. und 3. Konferenz (Bekanntmachung des Reichskanzlers 1883) die Zuschlagsfristen für Messen, Flußübergänge und Verbindungsbahnen, die nach dem Vorbilde des alten B.R. § 57 Z. 3—4 in das I.U. aufgenommen worden waren, beseitigt. Daher erklärt sich ihr Fehlen in V.O. (Gerstner S. 239 f.). Für Oesterreich-Ungarn hat B.-R. (§ 63) noch folgende Fälle hinzugefügt:

3a. = 4a. der Ausf.-Best. § 6.

4. = 3. der Ausf.-Best. § 6.

5. Außerdem kann für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden.

3) Mitteilung dieser Zuschlagsfristen an das Centralamt wurde von der Kommission empfohlen (Prot. II S. 147).

3) „Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passieren hat, welche zwei am Transport teilnehmende Bahnen verbindet“ [1]).

4 a) „Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung [2]), sowie

b) für den Uebergang auf Bahnen mit anderer [3]) Spurweite“ [4]).

Macht eine Bahn von dieser Zuschlagsfrist Gebrauch, so hat sie (ib. A. 4) auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vorzumerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung [5]) (d. h. der über die Maximalfrist hinausgehenden zulässigen Zuschlagsfrist), welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben anzugeben.

Diese zweckmäßige Einrichtung läßt, so oft ein Gut erst nach der normalen (Maximal-)Lieferungszeit abgeliefert wird, sofort erkennen, ob die Verzögerung der Lieferung als eine zulässige (gemäß den Bestimmungen über Zuschlagsfristen) zu betrachten ist oder nicht.

IV. Was die Berechnung der Lieferungsfrist anlangt, so bildet den Anfangspunkt ihrer Dauer nicht der Augenblick des Vertragsabschlusses, sondern die auf diesen (Annahme des Gutes nebst Frachtbrief) folgende Mitternacht [6]), der Tag des Vertragschlusses wird mithin nicht in die Lieferfrist einberechnet, sie wird von Kalendertag zu Kalendertag berechnet, endet daher mit Mitternacht des letzten Tages der festgesetzten

---

1) Im ersten Falle, bei Beförderung mittelst Trajektanstalten (Dampffähre, Trajektkähne) nimmt die Verbringung der Bahnwagen von und zu diesen mehr Zeit in Anspruch. Ebenso erscheint die Umexpedition, Aus- und Einrangieren im zweiten Falle zeitraubend (Ruckdeschel S. 109).

2) Der Staat, der von dieser fakultativen Befugnis Gebrauch macht, entscheidet zugleich darüber, welche Bahnen von untergeordneter Bedeutung sind; einen Fingerzeig giebt der französ. Text, der lignes secondaires sagt.

3) Dies gilt sowohl für den Uebergang auf Bahnen mit breiterer, als auf solche mit engerer Spurweite (Prot. II S. 148). Es handelt sich namentlich um den Verkehr mit Rußland, welches der oben S. 15 erwähnten, im Art. I auch die normale Spurweite festsetzenden Vereinbarung nicht beigetreten ist.

4) Die Vorschläge, welche Bestimmung einer Zuschlagsfrist bezweckten, wenn beim Uebergang eines Wagens in ein anderes Staatsgebiet eine Umladung staatfindet oder wenn eine Verwaltung den Uebergang der Wagen auf ein anderes Netz nicht bewilligt und dadurch eine Umladung nötig macht, wurden abgelehnt (Prot. II S. 148; III S. 36 f.).

5) „l'augmentation du délai“ — französ. Text.

6) Zu einer Hinausschiebung des Beginns der Lieferfrist ermächtigt V.O. § 55 A. 33 für den internen Verkehr die Bahn. Diese darf mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde für Wagenladungsgüter, die nicht sofort befördert werden können, aber gleichwohl zum Transport angenommen werdeu, mit dem Absender vereinbaren, daß die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender muß sein Einverständnis auf dem Frachtbrief und -Duplikat erklären.

Lieferzeit. Sie ist gewahrt d. h. der Transport ist rechtzeitig innerhalb der vorschriftsmäßigen Lieferfrist beendigt[1]), der internat. Transportvertrag pünktlich erfüllt, wenn innerhalb derselben das Gut an den Empfänger (Adressaten) oder diejenige Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, ausgehändigt oder, falls eine solche Ablieferung nicht zu geschehen hat, avisiert ist.

Für die Ablieferung und die Art der Konstatierung der Uebergabe des Avisbriefes (Ausf.-Best. § 6 A. 5, 6) sind, da eine einheitliche Regelung des Ablieferungsverfahrens[2]) im I.U. nicht getroffen wurde, lediglich die für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen maßgebend[3]).

V. Der Lauf der Lieferfristen ruht, d. h. in dieselbe wird nicht eingerechnet[4]) diejenige Zeit, innerhalb deren eine Ausführung des Transports unmöglich ist aus folgenden Gründen (Ausf.-Best. § 6 A. 7)[5]):

a) Wegen der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung; die Zeitdauer, welche durch die Manipulationen in Anspruch genommen werden, die durch die Zoll-, Steuer- und polizeilichen[6]) Gesetze der Staaten, deren Gebiet der Transport berührt, vorgeschrieben sind, bleibt bei Berechnung der Lieferfrist außer Berechnung[7]), tritt mithin zu derselben noch hinzu.

b) Wegen jeder ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung[8]), durch die Antritt oder Fortsetzung des Transports zeitweilig verhindert wird[9]).

---

1) Wenn der auf die Auflieferung folgende oder der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so wird Anfang oder Ende derselben um 1 Tag hinausgerückt. Vgl. S. 122.

2) Vgl. über dasselbe § 19.

3) Nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 52 Z. 2, 3 (§ 57 Z. 5) und V.O. § 63 A. 4, 5 (§ 68 A. 5) ist das Gut als zugestellt oder avisiert anzusehen, wenn es an die Behausung oder an das Geschäftslokal des Empfängers zuzuführen, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist, wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist. Für bahnlagernd gestellte Güter, oder wenn Avisierung verbeten ist, genügt Bereitstellung zur Abnahme auf der Bestimmungsstation innerhalb der Lieferzeit.

4) Die Lieferfrist setzt sich hier zusammen aus der Zeit vom Abschluß des Frachtvertrags bis zum Beginn des Zeitraums der Transporthinderung und ferner der vom Ende derselben bis zur Beendigung des Transports.

5) Entspricht der V.O. § 63 A. 6.

6) z. B. über Grenzsperre oder Desinfektion wegen Choleragefahr oder Rinderpest.

7) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 52 Z. 4 fügt noch hinzu: „Der Lauf der Lieferfristen ruht bei der Beförderung von Tieren auch für die Dauer des durch polizeiliche Bestimmungen veranlaßten Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkestationen, sowie für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung."

8) Von den Folgen einer Betriebsstörung handelt Art. 18. Vgl. § 17.

9) Es fehlt hier die zweckmäßige Vorschrift der Ausf.-Best. § 6 A. 4, durch Abstempelung Dauer und Ursache der Unterbrechung des Laufes der Lieferfrist ersichtlich zu machen.

Durch welche Ereignisse eine solche Betriebsstörung herbeigeführt wird, ob sie durch eine Behinderung des Personals (Krankheit) oder durch Beschädigung oder Zerstörung des Fahrmaterials hervorgerufen wurde, ist ganz gleichgültig. Das, worauf es ankommt, ist, daß die Betriebsstörung nicht durch irgend ein Verschulden der Bahn verursacht wurde.

Wenn man auch die Vorschriften über die Sonntagsruhe als wesentlich polizeiliche der Gesetzgebung der einzelnen Staaten [1]) überlassen wollte, so hielt man es doch für nötig, die Sonntage bei Berechnung der Lieferfristen ausfallen zu lassen, um dem Bahnpersonal eine erhöhte Sonntagsruhe zu verschaffen.

In Bezug auf Frachtgut, nicht für Eilgut, schreibt daher Ausf.-Best. § 6 A. 8—11 vor [2]), daß, wenn der auf die Auflieferung des Gutes folgende, also der erste zur Berechnung kommende Tag ein Sonntag ist, die Lieferfrist erst 24 Stunden später beginnt, und daß, falls der letzte Tag derselben ein Sonntag ist, sie erst am folgenden Tage endigt, also um 24 Stunden verlängert [3]) wird [4]). Während diese Bestimmung über Verlängerung des Anfangs und Endes der Lieferfristen im ganzen Vertragsgebiete absolute Geltung haben, erkennt § 6 A. 11 der Ausf.-Best. die durch Gesetze und genehmigte Reglemente eines Staates betreffs des Warentransports an Sonn- und gewissen Feiertagen aufgenommenen Bestimmungen [5]) auch für den internat. Transport an, indem

---

1) Prot. I S. 17.

2) Ueber die Zulässigkeit der Güteraufnahme und -ablieferung an Sonntagen bestimmt I.U. nichts. Diese Frage bleibt landesgesetzlicher Regelung unterworfen. Nach V.O. § 56 A. 2 wird gewöhnliches Frachtgut an Sonn- und Festtagen (nur gesetzlich anerkannten — vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 550) weder angenommen, noch verabfolgt. Ebenso in Belgien (Eis.G. Art. 31) und in der Schweiz (Tr.G. 1893 Art. 5 A. 6), wo dem Sonntag gleichgehalten werden Neujahr, Karfreitag, Himmelfahrts- und Weihnachtstag.

3) Ebenso V.O. § 63 A. 7 und 8. Im österr.-ungar. B.R. § 63 A. 9 ist noch angeordnet: „Wenn Frachtgut, dessen Lieferfrist am Samstag Mitternacht abläuft, an diesem Tage nach 6 Uhr abends ankommt, läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Sonntage um Mitternacht ab.“ Da nach Art. 19 für das Verfahren bei Ablieferung der Güter die für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen maßgebend sind, so ist es auch für den internat. Verkehr wichtig, daß z. B. nach V.O. § 69 Z. 3 und 4 auch bei Berechnung der Abnahme- und Entladefristen Sonn- und Festtage nicht mitgezählt werden.

4) Nur Sonntage, nicht aber Feiertage bewirken im internat. Verkehr eine solche Hinausschiebung des Anfangs oder Endes der Lieferfrist, während die landesrechtlich eingeführte und für den internat. Verkehr anerkannte Unterbrechung des Warentransports sowohl an Sonntagen wie an gewissen Feiertagen eine Verlängerung der Transportfrist bewirkt.

5) Solche Bestimmungen enthält das schweizer. Ges. v. 27. VI. 1890 betr. die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen, dessen Art. 6 besagt: „An Sonntagen ist der Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht.“ Vgl. auch die zu diesem Gesetze ergangene Vollzugsverordnung v. 6. XI. 1890. Der deutsche Reichstag hat in einer einstimmig gefaßten Resolution 19. II. 1891 den Reichskanzler ersucht, bei den Regierungen auf eine möglichste Einschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen hinzuwirken. Die vom R.Eisenbahnamt hierwegen veranstalteten Erhebungen sind noch nicht abgeschlossen (vgl. Gerstner, E.V.Z. 1892 S. 221).

die Transport- (nicht die Expeditions-)Fristen im Verhältnis verlängert werden. Es werden diese Sonn- und Feiertage dann von der Lieferfrist in Abzug gebracht und sie bleiben bei Berechnung derselben außer Ansatz [1]).

Da die Lieferfrist für jede internat. Sendung eine einheitliche für die gesamte Transportstrecke ist, kommt für das Publikum nur eine Ueberschreitung der Gesamtlieferfrist, durch die allein Ersatzansprüche begründet werden, in Betracht. Die Verteilung der Lieferfrist unter die einzelnen Transportbahnen ist eine innere Angelegenheit derselben. Sie ist im Art. 48 geregelt und wird uns unten beschäftigen.

§ 16.

Das Verfügungsrecht über das Gut während des Transports [2]).

Ein Problem, das zu den eingehendsten Verhandlungen Anlaß geboten hatte, war das der Festsetzung des Verfügungsrechts über das „rollende Gut", der Abgrenzung der Rechte des Absenders und Empfängers über das Gut während der Dauer des Transports. Der Schwierigkeit, welche dieses Problem bei der Verschiedenheit der in den einzelnen in Betracht kommenden Rechtsgebieten vorhandenen Rechtsauffassungen der Lösung bereitete, kommt gleich die außerordentliche praktische Bedeutsamkeit desselben.

Die Frage, ob Absender oder Empfänger und bis zu welchem Augenblicke dieser oder jener vom Abschlusse des Frachtvertrags an zu Verfügungen, die eine Aenderung des Bestimmungsorts oder des Empfängers oder einen Widerruf des Ablieferungsauftrags enthalten, berechtigt sein sollte, ist ganz unabhängig von dem Rechtsverhältnisse, welches zwischen Absender und Empfänger in Bezug auf das Frachtgut besteht, und von der Frage des Eigentums oder eines dinglichen Rechts am Frachtgut. Sie ist nur zu beurteilen vom Standpunkte des Frachtvertrags, und nur die an diesem Beteiligten, Bahn, Absender und Empfänger, kommen ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse [3]) in Betracht [4]).

I. Für die Regelung des Verfügungsrechts über das rollende Gut kommen fünf verschiedene Lösungen in Betracht, die in dem Rechts-

1) Vgl. Erklärung des Centralamts (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 304).

2) Art. 15; Ausf.-Best. § 7 (Anlage 4); (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 53 V.O. § 64; H.G.B. Art. 402, 405).

3) Das den Frachtvertrag veranlassende Rechtsgeschäft (Kauf, Tausch etc.) bleibt für diesen ohne Bedeutung.

4) So wird z. B. auch die Vorschrift von H.G.B. Art. 345, nach welcher der Käufer nach Uebergabe der Ware an den Frachtführer die Gefahr trägt, von welcher die Ware betroffen wird, auch durch die Bestimmungen des I.U. nicht berührt.

zustande verschiedener Staaten oder in der Doktrin ihre Begründung fanden [1]).

1) Unabänderlichkeit des im Frachtbriefe enthaltenen Ablieferungsauftrags.

Dieses, von einigen Schriftstellern vertretene System [2]), das aber mit Unrecht für das heute in Frankreich geltende erklärt wurde, zeichnet sich wohl durch eine mechanische Einfachheit aus, ist aber so unpraktisch und wird den Bedürfnissen des geschäftlichen Verkehrs so wenig gerecht, daß man an seine Annahme gar nicht denken konnte.

2) Auf einem völlig neuen Grundgedanken ruht das System des schweizerischen Tr.Ges. 1875 (Art. 15, 16), indem es die Regelung der Dispositionsbefugnis von einer in den Frachtbrief aufzunehmenden Formel, also vom Willen des Absenders abhängig macht [3]). Ist hier gesagt, „daß das Gut auf Rechnung und Gefahr des Absenders reise", so ist dieser [4]), wenn dies aber nicht gesagt ist, so ist der Empfänger ausschließlich verfügungsberechtigt, selbstverständlich auch bei Anwendung der Formel, „daß das Gut auf Rechnung und Gefahr des Destinatärs reise".

Der Absender verliert also dann das Recht anderweitiger Disposition von dem Abschlusse des Frachtvertrags an.

Diesen Grundgedanken nahm der schweizer. Entwurf auf, modificierte aber die Klausel, welche sich in der Praxis [5]) nicht als glücklich gewählt gezeigt hatte, dahin (Art. 2 d), daß der Frachtbrief die Bemerkung enthalten solle, „ob der Absender sich anderweitige Verfügung vor-

---

1) Ueber diese Systeme verbreiten sich die Motive zum schweizer Entw., abgedruckt bei Eger, Einf., S. 35 f.; vgl. auch Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 51 f.

2) Vgl. hierüber Lanckmann n. 363 s., der diese Rechtsauffassung ebensowenig teilt wie Duverdy n. 22 und Olivier p. 78 f. Es ist daher nicht zutreffend, wenn Wehrmann S. 69 behauptet, daß dieses in Frankreich und Belgien bestehe, da doch nur ganz vereinzelte Stimmen sich dafür ausgesprochen haben. Vgl. Vogel S. 21, 63.

3) Dieses Prinzip wurde auf Anregung der Denkschrift von de Seigneux und Christ erst in das schweiz. Tr.G. aufgenommen. Ihm lag der Gedanke zu Grunde, daß das Verfügungsrecht über das rollende Gut demjenigen zustehen soll, der Besitz oder dingliches Recht an demselben hat. Diese Absicht des Gesetzgebers wurde aber nicht erreicht, da eine Uebereinstimmung der dinglichen und obligatorischen Beziehungen sich eben nicht erreichen läßt. Vgl. die Motive des schweizer Entw. bei Eger, Einführung S. 37 und Vogel S. 61.

4) Das Recht des Absenders erlischt durch die schriftliche Benachrichtigung des Empfängers seitens der Bahn, daß das Gut angekommen und zu seiner Verfügung stehe (Vogel S. 59).

5) Denn es sind, wie die Motive (bei Eger, Einführung, S. 37) ausführen, wohl Fälle denkbar, wo die Ware nach der wahren Willensmeinung des Absenders zwar auf Rechnung und Gefahr des Destinatärs reisen, dieser aber gleichwohl bis zur effektiven Vollziehung des Ablieferungsauftrags keinerlei eigene Rechte gegenüber dem Frachtführer erwerben solle, z. B. der Verkäufer schickt das Gut unter Nachnahme des Kaufpreises an den Käufer.

behalte“. In diesem Falle, oder wenn er auch als Empfänger bezeichnet ist, bleibt der Absender zu jeder Aenderung des Frachtauftrags berechtigt; fehlt dagegen die Klausel, so bleibt dieser unabänderlich, und die Bahnen dürfen nach Abstempelung des Frachtbriefs nur die Dispositionen des Empfängers berücksichtigen. Dieses schweizer. Klauselsystem wurde von Eger mit Erfolg als zu kompliziert und die Beweglichkeit des Verkehrs hemmend bekämpft [1]).

3) Behandlung des Frachtbriefs als Binnenkonnossement.

Das Bedürfnis des Verkehrs verlangte, daß das Gut auch während des Transports nicht dem Güterumlauf entzogen, sondern schon vor der Ankunft am Bestimmungsort der Verfügung des Empfängers oder dessen Rechtsnachfolger unterstellt werde. Die auf Steigerung des Güterumlaufs während des Transports gerichtete Tendenz des Verkehrs ließ sich am besten verwirklichen durch Verknüpfung dinglicher Rechte mit der Begebung von Warenpapieren [2]).

Man nahm deshalb in das H.G.B. (Art. 413—419) [3]) in Nachbildung des Konnossements des Seetransports, wenn auch fakultativ, den Ladeschein [4]) oder das Binnenkonnossement auf, das dem Empfänger schon während des Transports gegen Verfügung des Absenders sicherzustellen bezweckte. Auf diese Weise konnte der Empfänger, der vielfach schon Eigentümer des Gutes vor der Absendung war, dies rollende Gut veräußern, verpfänden und in jeglicher Beziehung über dasselbe verfügen, da er schon vor der Auslieferung die Detention (unter Umständen jurist. Besitz und Eigentum) an dem Frachtgut erlangte [5]). Das Institut der Ladescheine ist aber im deutschen Bahnverkehr gar nicht, in dem Oesterreich-Ungarns nur in beschränktem Umfang in Uebung, obwohl das Verbot der Ladescheine („die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt“) seit 1872 bezw. 1874 aus dem B.R. gestrichen wurde [6]).

Gelegentlich der Verhandlungen über das I.U. wiederholte sich der alte Kampf, der schon in Hinblick auf eine Revision des deutschen Eisenbahnrechts entbrannt war, zwischen dem Handelsstande, der den obligatorischen Ladeschein sowohl im internen Verkehr des Reichs als

---

1) Dieses erfordere, wie Eger, Einf., S. 69 ff. richtig ausführt, gerade betreffs der Dispositionsbefugnisse des Absenders und des Empfängers Klarheit und Einfachheit, die Trennung beider Befugnisse müsse durch scharfe Kennzeichen und formelle Akte genau gegeben sein.

2) Goldschmidt, Handbuch, I S. 754.

3) Vgl. über die Beratungen und Interpretation dieser Art. Eger III S. 1 ff.

4) Siehe über diesen S. 71; über die Abweichung des Instituts der Ladescheine von dem der Konnossemente vgl. Engelmann, Dispositionsrecht der Absender (Deutsches Handelsblatt 1883), S. 220.

5) Goldschmidt, System, S. 227.

6) Eger I S. 121 f.

auch im internat. Verkehre für ein Bedürfnis des Handels und der Industrie erklärte [1]), und den Bahnverwaltungen, welche diese Einrichtung als eine zu starke Belastung [2]), als eine Verschärfung ihrer Verantwortlichkeit ablehnten.

Bei dem heftigen Widerstand der Bahnen gegen dieses System mußte man von seiner Einführung ins internat. Transportrecht absehen [3]). Man war aber, wie die Aeußerungen mehrerer Delegierter auf der Berner Konferenz [4]) darthun, sich darüber klar, daß die fortschreitende Entwickelung der Zukunft auf die Einführung des Konnossements hindränge.

4) Ein viertes, dem vorigen verwandtes System ist das des Recepisse oder Frachtbriefduplikats mit konnossementähnlicher Wirkung.

In Frankreich ist der Besitz des récépissé und der Zurückgabe desselben an die Bahn nach einer nicht unbestrittenen Rechtsauffassung Voraussetzung der Dispositionsbefugnis des Absenders [5]). Ebenso kann auch der im Besitze der récépissé befindliche Empfänger schon vor Ankunft des Gutes ausschließlich über dasselbe verfügen [6]).

Gesetzlich anerkannt ist diese Auffassung nur im ungarischen H.G.B., das im Art. 404 den dem deutschen Rechte fremden Zusatz hat: „Im Falle ein Aufgaberecepisse ausgestellt ist, so steht dieses Verfügungsrecht nur dem Besitzer des Aufgaberecepisse zu“ [7]).

In Italien, wo codice di com. a. 396 im allgemeinen die deutschrechtlichen Grundsätze angenommen hat, ist nur, wenn der Frachtbrief an Order oder auf den Inhaber gestellt ist, in welchem Falle ihm konnossementähnliche Wirkung zukommt, dem legitimierten Besitzer

---

1) Beschlüsse des 4. und 12. deutschen Handelstags (1868, 1884) bei Rießer, Zur Revision d. H.G.B. (Goldschmidt, Z., Beilageheft zu Bd. XXXIII S. 96 f.).

2) Motive z. Entw. d. R.Eisenbahn-Ges. S. 75.

3) Wenn Eger, Einf., S. 71 meint, daß dieses System sich im Landverkehr nicht praktisch bewährt habe, so ist dem entgegenzuhalten, daß eben die Abneigung der Bahnen gegen dieses System es zu einer überzeugenden Erprobung desselben in der Praxis gar nicht kommen ließ. Dagegen muß zugegeben werden, daß ein Interesse der Bahnen gegen Einführung von Ladescheinen vorwaltete, die sie unter Umständen gezwungen hätte, bei der Behandlung derselben als Inhaberpapier von Tag zu Tag andere Weisungen über die Dirigierung rollender Güter zu befolgen. Vgl. Engelmann, Dispositionsrecht der Absender (Deutsches Handelsblatt 1883) S. 220.

4) Prot. II S. 30.

5) Vgl. Duverdy n. 22 (p. 25); Lyon-Caen et Renault III n. 278 ter und die bei Vogel S. 87 f. Citierten.

6) Lanckmann n. 368. Dies ist die in Frankreich, aber nicht die in Belgien herrschende Ansicht (Lanckmann, L'oeuvre, p. 40).

7) Diese Bestimmung ist aber im Bahnverkehr nicht gebräuchlich, da sie nicht in das ungar. B.R. aufgenommen wurde (Prot. I S. 23).

des vom Frachtführer unterschriebenen Exemplars desselben das Verfügungsrecht über das Frachtgut [1]) eingeräumt [2]).

Auch in Rußland sind Frachtbriefduplikate als Konnossemente in Uebung [3]).

5) Nach dem System des H.G.B. (Art. 402, 403, 405) ist der Absender zu einseitigen Verfügungen über das rollende Gut berechtigt, bis der Empfänger den Frachtbrief erhalten oder Klage auf Aushändigung desselben oder des Gutes erhoben hat.

Auch in Belgien ist der Absender bis zur Ablieferung des Gutes zu derartigen Verfügungen berechtigt [4]).

Der deutsche Entwurf (Art. 10) [5]), der das schweizer. System verwarf, konnte um so eher das deutsche (Verfügungsrecht des Absenders über das rollende Gut) [6]) empfehlen, als es das einzige war, das sich durch langjährige Uebung auf einem großen Gebiete bewährt hatte, ohne allzu großen Bedenken zu begegnen [7]), während gerade gegen das schweizer. System seitens des Genfer Handelsstandes [8]) Einwendungen erhoben worden waren. Für das deutsche System konnte auch der Umstand geltend gemacht werden, daß dasselbe in das B.R. der niederländischen Bahnen von 1876 (§ 58) und in das ital. H.G.B. [9]) mit Modificationen übergegangen sei [10]).

Auf der ersten Konferenz entspann sich hierüber eine lebhafte Diskussion. Zu Gunsten des deutschen Standpunkts wurde namentlich noch betont, daß es ganz gleichgültig sei, wem das Eigentum am Frachtgut zustehe, daß die rechtliche Natur des Frachtvertrags durch das der Bahn nicht erkennbare Eigentumsverhältnis nicht berührt werde [11]). Die Mehrheit entschied sich im Sinne der deutschen Vor-

---

1) Der Frachtführer braucht Verfügungen über das Gut nur gegen Rückgabe des Frachtbriefduplikats auszuführen.

2) Vgl. noch Tariffe a. 109.

3) Russ. E.G. Art. 78.

4) Belg. Eis.G. Art. 6.

5) Vgl. S. 124.

6) Vgl. Laband, Kritik, S. 596.

7) Vgl. deutsche Denkschrift (Prot. I S. LIV).

8) Gutachten der Berner und Genfer Handels- und Gewerbevereins-Handelskammer. Vgl. Vogel S. 95.

9) Codice di com. a. 396, 407.

10) Eine Bewegung im deutschen Handelsstand ging auf eine Erweiterung des Verfügungsrechts des Empfängers, so daß dieser vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsort berechtigt sein soll, dieses ohne weiteres an eine dritte, am Bestimmungsorte oder an einem dritten Orte wohnhafte Person mit einem neuen Frachtbriefe gehen zu lassen. Dahinzielende Anträge der Handelskammer Cassel und des Industrievereins Bockenheim waren gestellt im Interesse der Transitgeschäfte, d. h. „derjenigen, welche den direkten Verkehr zwischen oft entlegenen Plätzen und solchen Bestimmungs- und Ankunftsstationen bilden, die nicht gleichzeitig Wohnsitz des Transithändlers sind" (Deutsches Handelsblatt 1883 S. 289).

11) Mit Recht wurde darauf hingewiesen (von Meyer, Steinbach in Prot. I S. 21), daß der Absender nicht immer Verkäufer, der Empfänger nicht immer Käufer der

schläge. Der Handelsstand war durch diese Lösung nicht vollständig befriedigt, und der Wunsch [1]) nach Einführung übertragbarer Transportpapiere wurde nach der Konferenz von 1878 wieder energisch rege. Neben der Tendenz, dem Frachtbriefduplikat die Natur eines Ladescheines beizulegen, drang die oberbayrische Handels- und Gewerbekammer [2]), aufs lebhafteste unterstützt von 20 namhaften deutschen Handelskammern [3]), auf Aufnahme einer Bestimmung in das I.U., nach welcher der Absender nur gegen Vorweisung des Frachtbriefduplikats, falls er ein solches genommen, und gegen Bestätigung der Abänderung eine den ursprünglichen Frachtvertrag abändernde Disposition treffen könne [4]).

Diese Minimalforderungen des Handelsstandes fanden Berücksichtigung, während weitergehende Bestrebungen nicht erfolgreich waren, ebensowenig wie die des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen [5]), welche die Möglichkeit von Anweisungen des Absenders, die ein Anhalten oder eine Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation ermöglichen, beseitigt wissen wollten in Hinblick auf die durch die Ausführung derartiger Anweisungen erwachsenden Betriebsstörungen.

II. Der Rechtszustand, welchen Art. 15 des I.U. schafft, schließt sich sowohl an das Prinzip des deutschen Rechts (H.G.B. Art. 402) an, gestaltet dasselbe aber selbständig unter Berücksichtigung der französischen Praxis über das récépissé weiter aus. An der Spitze des Art. 15 (Abs. 1) steht der Grundsatz:

„Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Ware auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.“

Das ausschließliche Dispositionsrecht des Absenders über das Gut während des Transports ist hiermit für den internat. Bahnverkehr zur Anerkennung gebracht. Diese Befugnis wird aber nicht schlechthin ge-

---

Ware sei, daß der Empfänger oft als Kommissionär des Absenders Kommissionsgut erhalten soll.

1) So seitens verschiedener kaufmännischer Korporationen der Schweiz.

2) Eingabe an den Bundesrat vom 30. IX. 1878 bei Rießer (Goldschmidt, Z., Beilageheft zu Bd. XXXIII S. 100).

3) So hat sich auch die Stettiner Handelskammer diesen angeschlossen und für die Gewährung eines übertragbaren Dispositionsrechts ausgesprochen, damit sich nicht der Handel mit entfernten Gegenden in den Händen weniger wohlhabender Kaufleute, die Pfandkredit entbehren können, konzentriere (E. V. Z. 1879 S. 126).

4) Die Eisenbahndirektion Bromberg war den Interessen des deutsch-russischen Getreidehandels schon früher dadurch entgegengekommen, daß sie unter gewissen Kautelen die Auslieferung von Sendungen an den Inhaber des Frachtbriefduplikats zuließ. Vgl. Schloßmacher (Deutsches Handelsblatt 1882) S. 297.

5) Denkschrift d. Vereins S. 12 f.

währt, sondern, wie wir sehen werden, an gewisse Bedingungen geknüpft.

Die Regelung im I.U. bekundet vom Standpunkte der Interessen des Handelsstandes aus einen Fortschritt gegenüber dem im Gebiete des „Vereins“ herrschenden Rechtszustande.

Da der Frachtvertrag nur zwischen Absender und Bahn geschlossen ist, dem Empfänger aber erst nach Beendigung des Transports ein eigenes Recht entsteht, so erscheint es folgerichtig, auch ersterem das Widerrufsrecht einzuräumen, da der Empfänger vor Beendigung des Transports gar nicht in das Vertragsverhältnis eintritt.

Der Inhalt des Dispositionsrechts des Absenders ist ein begrenzter und berechtigt ihn nicht zu jeder willkürlichen Abänderung des ursprünglichen Frachtvertrags, namentlich nicht zu einer solchen, die eine Ausdehnung der von der Bahn vertragsmäßig übernommenen Leistungen enthalten würde. Innerhalb der durch Art. 15 gezogenen Schranken ist aber der Absender zu einer Aenderung des Frachtvertrags berechtigt, und der andere Kontrahent, die Bahn, ist verpflichtet, den so geänderten Frachtvertrag auszuführen [1]). Das Dispositionsrecht gewährt dem Absender nach seinem Ermessen folgende Befugnisse:

a) Das Recht auf Rückgabe der Ware auf der Versandtstation und zwar, solange sie sich auf derselben befindet. Die Rückgabe hat zu erfolgen an den von ihm zur Empfnahme Bevollmächtigten. Die Eisenbahn ist, wenn das Gut schon von der Versandtstation abgegangen ist, nicht verpflichtet es an diese zurückzutransportieren [2]).

b) Das Recht auf Anhalten des Gutes unterwegs, also auf jeder (Güter-)Station des ganzen Transportwegs. Zu welchem Zwecke das Anhalten erfolgen soll, ist gleichgültig. Mag es sich um eine zeitweilige Unterbrechung des Transports oder Rücktritt (Art. 18), um Vornahme von Sicherheitsmaßregeln (Umpackung, Umladung) oder um Disposition über eine andere Route handeln [3]), stets hat die Bahn die Verfügung des Absenders, das Gut anzuhalten, auszuführen.

Das Recht, Anhaltung des Gutes unterwegs zu verlangen, scheint

---

1) Vgl. Gerstner S. 254.

2) Ein Auftrag zum Rücktransport stellt sich als Anerbieten zum Abschlusse eines neuen Vertrags dar. Liegt der Ort, an welchen das Gut nach der Verfügung des Absenders zurückbefördert werden soll, im Lande der Bestimmungsstation, so handelt es sich um Abschließung eines neuen internen Frachtvertrags, und der Rücktransport (und dasselbe gilt auch für einen Weitertransport, der vom Absender verfügt ist) darf nicht auf Grund des internat. Frachtbriefs erfolgen, sondern es ist die Ausstellung eines neuen internen Frachtbriefs geboten. Ebenso ist aber ein neuer internat. Frachtbrief auszustellen, wenn der Rück- oder Weitertransport aus dem Gebiet eines Vertragsstaats in das eines anderen erfolgen soll, da nicht der ursprüngliche, sondern ein neuer internat. Vertrag auszuführen ist. Vgl. Schwab S. 172.

3) Eger, I.U. S. 275.

unter Umständen in Widerspruch zu stehen mit dem nach Art. 6 [1]) der Bahn zustehenden Recht auf Abänderung des vorgeschriebenen Wegs.

Die Möglichkeit eines solchen Widerspruchs ist aber nur eine scheinbare, denn der Absender kann nur verlangen, daß das Gut unterwegs (en cours de route), wo es sich gerade befindet, angehalten werde, also an irgend einer Station, welche zwischen der Versandt- und Bestimmungsstation gelegen ist. Da aber der Bahn auf Grund des Art. 6 eine Aenderung des vorgeschriebenen Transportwegs unter gewissen Bedingungen gestattet ist, so ist sein Dispositionsrecht eben von vorneherein durch dieses Recht der Bahn eingeschränkt, er kann nicht beanspruchen, daß das Gut an jeder beliebigen Station, die er im Auge hat und von welcher er glaubt, daß sie am Transportwege liegt [2]), angehalten werde, sondern nur an irgend einer Zwischenstation, welche das Gut wirklich berührt. Dieser Anspruch des Absenders kann wohl auch zumeist befriedigt werden, da seine Verfügungen durch die Versandtstation vermittelt werden, diese den eingeschlagenen Reiseweg kennt und in der Regel weiß, an welcher Station das Gut angehalten werden könnte.

Schließlich ist noch zu beachten, daß die Bahn nach Art. 15 Abs. 5 die Ausführung der Anweisungen des Absenders verweigern oder in anderer Weise vornehmen kann, wenn durch die Befolgung der regelmäßige Transportverkehr gestört würde. Wenn dies infolge einer verspäteten Anweisung des Absenders der Fall sein würde, so kann die Bahn die Ausführung ablehnen [3]), und auch von diesem Gesichtspunkt aus würde sich eine Lösung des scheinbaren Widerspruchs bieten.

c) Endlich hat der Absender noch das Recht, zu verfügen, „daß die Ware an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde“. Es steht hiernach dem Absender die Befugnis zur Abänderung der Adresse am Bestimmungsorte zu, bis zur Uebergabe des Frachtbriefs an dem Empfänger oder der Zustellung der Klage desselben an die Bahn gemäß Art. 16.

Dem Absender steht aber außerdem das Recht zur Abänderung der Bestimmungsstation zu, aber nur so, daß von ihm verfügt werden darf die Ablieferung statt an der Bestimmungsstation an einer Zwischenstation. Die Bahn braucht mithin nur, wenn Ablieferung an einer an dem Reiseweg gelegenen Station verfügt wird, diese Verfügung auszuführen; sie ist aber nicht verpflichtet, der Anweisung, das Gut an einer

---

1) Siehe S. 62.

2) Er kann auch nicht wissen, ob das Gut die betreffende Zwischenstation nicht schon überschritten hat.

3) Vgl. Prot. III S. 30.

jenseits des Bestimmungsorts oder an einer an einer Seitenlinie [1]) gelegenen Station abzuliefern [2]), Folge zu leisten [3]).

Darüber hinausgehende (andere als die a—c angeführte) einseitige Verfügungen können nur [4]) innerhalb der Rechtsgebiete, für die sie durch Gesetz oder Reglements ausdrücklich für zulässig erklärt werden, mit verpflichtender Kraft für die Bahn getroffen werden. Dies ist z. B. der Fall für das Gebiet des Vereins nach § 53 Zus.-Best. z. Ver.B.R. [5]) bezüglich nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme [6]).

III. Die Ausübung des Dispositionsrechts des Absenders [7]) ist aber an drei Bedingungen geknüpft. Vor allem

1) an die Bedingung der Vorzeigung des Duplikats des Frachtbriefs [8]). Dieses Duplikat bildet die Empfangsbescheinigung der Bahn

---

1) Vgl. Anmerkung zum Formular Anlage 4.

2) Erst auf Anregung der ständigen Tarifkommission, in welcher die Verkehrsinteressenten hiergegen Widerspruch erhoben hatten, wurde eine Ergänzung der Zusatz-Bestimmung I zu § 64 der V.O. vom 1. April 1893 gültig aufgenommen, durch welche Verfügungen der Absender für zulässig erklärt werden, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll. (Nachtrag 1 zum deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I v. 1. IV. 1893.)

3) Für unzulässig erklärt solche Anweisungen auch ital. Instr. § 54 A. 9, der vorschreibt, daß in solchen Fällen der Versender das Gut auf einer Zwischen- oder der Bestimmungsstation von einem Bevollmächtigten zur Beförderung nach der abgeänderten Bestimmungsstation oder zur Beförderung in anderer Art hat neu aufgeben zu lassen.

4) Unbegründet ist die entgegengesetzte Ansicht Eger's, I.U. S. 274, welcher dem Absender auch andere als diese vier Verfügungsbefugnisse zugesteht. Mit dem klaren Wortlaut des Art. 15 A. 1 ist diese Auffassung unvereinbar. Nach dieser besteht keine Verpflichtung der Bahn, auch andere im A. 1 nicht bezeichnete Verfügungen auszuführen. Die Bahnen können sich aber freiwillig hierzu verstehen, nur dürfen derartige reglementarische oder tarifarische Bestimmungen nicht dem I.U. widersprechen (Art. 4). Richtig Gerstner S. 254; vgl. auch Erklärung des Centralamts (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 144).

5) „Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme, sowie wegen nachträglicher Frankierung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem Frachtbriefduplikat vermerkt wird. Die im Art. 15 A. 8 bezeichneten Kosten sind im Tarife ein für allemal festzusetzen." Uebereinstimmend V.O. § 64 A. 9, nur daß hier die Vermerkung auf dem Frachtbriefduplikat (Aufnahmeschein) lediglich für den Fall, daß ein solcher ausgestellt ist, vorgeschrieben ist, da dessen Ausstellung hier nur fakultativ ist.

6) Ital. Instr. § 54 A. 9 erklärt dies ausdrücklich für unzulässig.

7) Art. 15 Abs. 2. „Dieses Recht steht indes dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefs vorweist." Der französ. Text: „Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit . . ."

8) Während nach § 59 B.R. alt eine Zurückgabe des Frachtbriefduplikats oder des Aufnahmescheins nur auf Erfordern erfolgen mußte, also fakultativ war, ist die Vorweisung für das internat. Recht nun obligatorisch. In der Konferenz 1878 war von Perl-Rußland das in Frankreich und Belgien gebräuchliche Recepisse empfohlen worden, während Fick-Schweiz dagegen beantragte: „Wenn der Absender ein Frachtbriefduplikat von der Bahn

über die Aufgabe des Gutes und des Frachtbriefs und hat weder die Bedeutung des Originalfrachtbriefs noch die eines Konnossements (Ladescheins) Art. 8 Abs. 5 und 6.

Waren es, abgesehen von juristischen Erwägungen, Rücksichten auf die Anforderungen des Verkehrs, z. B. eine während des Transports eintretende Zahlungsunsicherheit des Empfängers, welche zur Anerkennung des nachträglichen Anweisungsrechts des Absenders führten, so drängten doch auch wieder andere Handelsinteressen zu einer derartigen Einschränkung dieses Dispositionsrechts. Insbesondere war es, wie die erwähnte Eingabe [1]) der oberbayrischen Handelskammer ausführt, eine Gepflogenheit des internat. Getreidehandels, daß die Bezahlung der Ware sofort nach Zustellung des Aufgabe-Recepisses erfolgt oder daß wenigstens seitens des Kommissionärs oder Bankiers auf Grund dieses übergebenen Recepisses Vorschüsse auf die auf dem Transport befindliche Ware geleistet wurden. Diese Uebung wurzelt, wie die Motive dieser Eingabe zutreffend darlegen, auf dem Glauben, daß der Bezahlende durch den Besitz des Recepisses gegen nachträglich Dispositionen des Absenders zu Gunsten eines Dritten sichergestellt sei.

Durch diese Beschränkung des Dispositionsrechts hatte man nun jedenfalls ein zweckmäßiges Mittel der Sicherstellung des vorschußleistenden Empfängers gefunden, denn dieser brauchte sich nur vom Absender das Duplikat einhändigen zu lassen, so war er für die vor Empfang der Ware geleistete Zahlung gedeckt.

Auf der anderen Seite ist aber durch die Ausstellung des Frachtbriefduplikats das Dispositionsrecht dem Absender nicht entzogen, sondern dies ist erst der Fall infolge der Uebergabe desselben an den Empfänger, also nur infolge einer vom Ermessen des Absenders abhängigen Handlung. Das Dispositionsrecht geht aber nicht an den Besitzer des Duplikats über, denn dieses ist nicht wie das Konnossement oder Ladeschein Verpflichtungsschein, welcher die Bahn zur Auslieferung des Gutes an den Inhaber der Urkunde verpflichtet. Die Entäußerung des Besitzes am Duplikatfrachtbrief übt keine rechtsübertragende Wirkung aus, wie auch eine Erweiterung des Verfügungsrechts des Empfängers nicht im Zwecke dieses Systems liegt [2]). Das Dispositionsrecht des Absenders ruht in diesem Falle, und das des Empfängers kann nicht vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsort entstehen, mag das Duplikat

---

erhalten hat, so ist er zu späteren Anweisungen nur befugt, wenn er das Duplikat zurückgiebt, oder der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert" (Prot. I S. 11, 19). Dieser Antrag wurde verworfen und erst 1881 der von George-Frankreich gestellte Antrag: „Der Versender hat nur dann das Recht, über die auf dem Tansport befindliche Ware zu verfügen, wenn er im Besitze eines Frachtbriefduplikats ist", der von den deutschen Vertretern bekämpft worden war, angenommen (Prot. II S. 29 ff., 98).

1) Siehe S. 128.

2) Vgl. Rutz S. 41.

sich in seinen Händen befinden oder nicht. So hat die Uebergabe des Duplikats nur die negative Wirkung, daß das Dispositionsrecht des Absenders erlischt, ohne auf einen anderen, auch nicht auf den Empfänger überzugehen. Auch das in den Händen eines Dritten befindliche Duplikat begründet für diesen keinerlei Verfügungsrecht. Sollte der Zweck der Vorweisung des Duplikats, Sicherstellung des Empfängers erreicht werden, so mußte auch für die Beachtung der Vorschrift seitens der Bahn gesorgt werden. Dies geschah, indem (Art. 15 A. 2) man die Bahn, die Anweisungen des Absenders befolgte, ohne die Vorzeigung des Duplikats zu verlangen, für haftbar gegenüber dem Empfänger erklärte. Die Bahn hat diesem den ihm aus der unzulässigen Ausführung der Anweisung des Absenders erwachsenen Schaden in vollem Umfange, einschließlich des entgangenen Gewinns, zu ersetzen. Nicht jedem Empfänger gegenüber ist aber diese Ersatzpflicht begründet, sondern nur gegenüber dem Empfänger, welchem der Absender das Duplikat übergeben hat. Denn nur dieser kann durch diese Nichtbeachtung der Vorschrift geschädigt sein, da nur der Besitz des Duplikats ihm die Sicherheit zu gewähren vermochte, daß das Gut ihm ausgeliefert und daß dem Absender die Möglichkeit, über das rollende Gut zu seinen Ungunsten zu verfügen, entzogen war. Er durfte dasselbe vor der Ankunft weiter veräußern und seine Rechte an der auf dem Transport befindlichen Ware anderen übertragen, er durfte darauf rechnen, daß die Bahn andere Anweisungen des Absenders nicht vollziehen würde [1]. Da Uebergabe des Duplikats (durch den Absender) an den Empfänger, nicht Besitz desselben Voraussetzung des Schadensanspruches gegen die Bahn ist, so steht dieser dem Empfänger, der sich auf andere Weise in den Besitz desselben gesetzt hat, nicht zu [2]. Zur Geltendmachung desselben bedarf es der Vorweisung des Duplikats nicht, also auch im Falle des Verlustes wird der Ersatzanspruch nicht ausgeschlossen, sofern er nur beweist:

a) die Uebergabe des Frachtbriefduplikats und

b) die Nichtvorweisung bei der nachträglichen Verfügung des Absenders [2]).

Die Frage, ob die Bahn außer in diesem Falle (Nichtvorzeigung des Duplikats) nicht auch schadensersatzpflichtig wird durch jede andere Nichtbeachtung oder mangelhafte Ausführung der Verfügung des Absenders, wird im I.U. nicht ausdrücklich beantwortet, während Art. 15 A. 4 die Ersatzpflicht bei Nichtbeachtung der Anweisungen des Empfängers besonders festsetzt.

Nichtsdestoweniger dürfte die Frage unbedingt zu bejahen sein.

Die Ausführung der nach Art. 15 dem Absender zustehenden Ver-

---

1) Vgl. de Seigneux p. 32.

2) Vgl. Schwab S. 173.

fügungen gehört zu den Rechtspflichten der Bahn. Sie bildet einen gesetzlichen Bestandteil des Frachtvertrags und zwar einen unabänderlichen; sie ist anderweitiger Regelung der Parteien entzogen. Jeder aus einer Verletzung von Vertragspflichten hervorgehende Schaden gewährt nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen dem Geschädigten einen Ersatzanspruch gegen den schädigenden Vertragsteil. Es ist nur einem Redaktionsversehen [1]) zuzuschreiben, daß man diese Ersatzpflicht nicht im Art. 15 allgemein ausgesprochen hat. Ein innerer Grund, die Ersatzpflicht der Bahn bei Nichtbeachtung der Verfügung des Absenders anders zu behandeln, als bei Nichtbefolgung der des Empfängers, ließe sich wohl auch schwerlich finden.

Inwieweit das Dispositionsrecht durch den Verlust des Duplikats beeinflußt wird, darüber schweigt das I.U. Diese Lücke ist sehr bedauerlich und unverständlich, da schon bei den ersten Berner Beratungen [2]) auf diese Schwierigkeit hingewiesen wurde.

In Rücksicht auf den klaren Wortlaut von Art. 15 A. 2 kommen wir zu dem Ergebnis, daß durch den Verlust des Frachtbriefduplikats die Ausübung des Dispositionsrechts unmöglich wird [3]), denn diese ist nun einmal an das formelle Erfordernis der Vorweisung des Duplikats geknüpft. Diese formelle Beschränkung des Dispositionsrechts ist aber von einer solchen Bedeutung, daß bei Nichterfüllung der Bedingung eine nachträgliche, den Frachtvertrag abändernde Anweisung nicht vollzogen werden muß, jedenfalls hat in diesen Fällen der Absender keinen Anspruch auf Ausführung derselben gegen die Bahn [4]). Darauf beschränkt

---

1) Schon im Art. 402 A. 1 H.G.B. fehlt infolge eines Uebersehens eine analoge Bestimmung (vgl. Eger II S. 131). Diesem wurde aber Art. 15 nachgebildet, ohne daß man hierauf aufmerksam wurde. Auf der 2. Berner Konferenz 1881 wurde die Bestimmung über das Frachtbriefduplikat erst neu aufgenommen (Art. 15 A. 2). So erklärt es sich, daß hier die Schadensersatzpflicht ausdrücklich hervorgehoben wurde.

2) Seitens Meyer-Deutschland, welchem dabei allerdings eine andere Gestaltung des Recepisses vorschwebte. Er erachtete ein Amortisationsverfahren beim Verluste des Recepisses für notwendig. 1881 wurde sodann seitens der Kommissionsminderheit betont, daß durch Verlust des Duplikats fast unlösbare Schwierigkeiten geschaffen würden (Prot. I S. 21; II S. 98).

3) Nur in denjenigen Rechtsgebieten, in welchen das Landesrecht eine Amortisation derartiger Urkunden mit der Wirkung zuläßt, daß das die Kraftloserklärung der Urkunde aussprechende Ausschlußurteil diese ersetze, könnte so auch das verlorene Frachtbriefduplikat ersetzt werden. Vgl. Eger, I.U. S. 280. Da ein solches Amortisationsverfahren stets längere Zeit in Anspruch nimmt, dürfte es hier keine große praktische Bedeutung gewinnen (Prot I S. 21).

4) Schwab (S. 175) dagegen hält die Bahn auch bei Verlust des Duplikats zur Ausführung der Verfügung für verpflichtet, wenn der Absender glaubwürdig, eventuell gerichtsordnungsmäßig nachweise, daß er das Duplikat verloren bezw. dem Empfänger nicht übergeben habe, ein Beweis, der am leichtesten durch die Zustimmung des Empfängers erbracht werde. Schwab geht so weit, die Bahn, welche in diesem Falle die Ausführnng der Disposition verweigere, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen für ersatzpflichtig zu erklären. Diese Auffassung erscheint nach dem oben Gesagten gegenüber den Berner Be-

sich die Rechtswirkung der Nichtvorzeigung des Duplikats. Dagegen hat diese nicht die Nichtigkeit der Disposition zur Folge in dem Sinne, daß dann die Bahn diese nicht auszuführen berechtigt wäre. Im Gegenteil. Für diesen Fall ist, wie wir gesehen haben, die Rechtsfolge ausdrücklich bestimmt, nämlich Schadensersatzpflicht gegenüber dem Empfänger, welchem der Absender das Duplikat übergeben hat. Die Bahn kann daher auf ihre Gefahr von der Vorzeigung des Duplikats Umgang nehmen. Sie kann ohne jegliches Risiko dann bei Verlust des Duplikats die Anweisung des Absenders ausführen, falls der Empfänger sie von ihrer Haftungsverbindlichkeit befreit.

Bezüglich der Befugnis zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internat. Eisenbahnfrachtvertrag gegen die Bahn entspringenden Rechte, die Art. 26 demjenigen zuspricht, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht, ist ausdrücklich anerkannt, daß der Absender, welcher das Frachtbriefduplikat nicht vorzuzeigen vermag, seinen Anspruch mit Zustimmung des Empfängers geltend machen könne. Man kann aber den Ersatz der Vorweisung des Duplikats durch die Zustimmung des Empfängers, wie er hier für die Aktivlegitimation anerkannt ist, nicht ohne weiteres auf die nachträglichen Anweisungen außerhalb eines gerichtlichen Verfahrens übertragen. Man darf dies um so weniger, als bei den Berner Beratungen [1]) einer Anregung, diese Bestimmung aus Art. 26 in Art. 15 zu versetzen, keine Folge gegeben wurde.

Eine Ausfüllung dieser Lücke des internat. Eisenbahnrechts erscheint bei der praktischen Wichtigkeit des Verlustes des Duplikats dringend zu wünschen.

2) Eine 2. Bedingung ist die Vermittelung derartiger Verfügungen durch die Versandtstation (Art. 15 A. 3) [2]).

Die Bahn ist wohl berechtigt, aber nicht verpflichtet, die ihr un-

---

ratungen und dem Wortlaut von Art. 15 A. 2 unhaltbar. Schwab's Ausführungen, daß die Beschränkung des Verfügungsrechts nur dem Interesse des Empfängers dienen soll, und die hieraus gezogenen Schlüsse verdienen volle Beachtung, aber nur de lege ferenda. Wenn Schwab S. 174 sagt: „Man konnte und wollte der Bahn nicht zumuten, sich um das Vorhandensein der materiellen Beschränkungen zu kümmern, der formelle Besitz des Frachtbriefduplikats seitens des Absenders berechtigt (muß heißen: verpflichtet) die Bahn zur Ausführung seiner Verfügung", so ist hieran anschließend zu betonen, daß man auch der Bahn nicht zumuten wollte, sich darum zu kümmern, ob das Dnplikat dem Empfänger übergeben worden oder nicht. Darum dürfte man das formelle Erfordernis der Vorweisung des Duplikats eingeführt haben, damit der Bahn jede weitere Prüfung, ob Zustimmung des Empfängers zur Disposition, ob diese in gehöriger Form vorliege, erspart bleibe, während man an das Gericht diese Zumutung stellen durfte. Vgl. Eger, I.U. S. 282.

1) Lejeune-Belgien erklärte, er habe Art. 15 angenommen, würde aber gegen denselben stimmen, falls dieser Zusatz hinzutrete (Prot. II S. 109).

2) Dem § 59 A. 3 des alten B.R. nachgebildet. Auch die französische Rechtsprechung fordert für nachträgliche Anweisung Vermittelung — de la gare expéditrice. Siehe die Urteile bei Lanckmann n. 372 (p. 225).

mittelbar oder überhaupt von anderer (als der Versandtstation) Seite zukommenden Verfügungen des Absenders auszuführen.

Da eine Aenderung des vorgeschriebenen Transportwegs seitens der Abgangsstation vorgenommen werden kann, diese überhaupt die Instradierung nach ihrem Ermessen mangels einer Routenvorschrift vornimmt, so kann sie auch beurteilen, ob des Gut noch an der gewünschten Zwischenstation angehalten werden und ob und wo die Anweisung ausgeführt werden kann, um sie dahin weiterzubefördern. Vornehmlich war aber für diese Vorschrift bestimmend, daß die Beurteilung, ob die nachträgliche Anweisung auch wirklich vom Absender herrühre, doch am besten von der Versandtstation und nicht an einem dritten Orte vorgenommen werden kann. Ohne die Möglichkeit einer solchen erfolgreichen Prüfung der Legitimation würde der Gefahr, daß Schwindler solche Anweisungen zu betrügerischen Manipulationen benutzen [1]), nicht leicht begegnet werden können.

3) Eine 3. Bedingung der Ausübung des Verfügungsrechts bildet eine bestimmte Form der Verfügung.

In Anbetracht der wichtigen Folgen, welche die Ausführung solcher nachträglicher Anweisungen nach sich ziehen kann, hat man es im Interesse der Bahnen für zweckmäßig erachtet, die Ausübung dieses Rechts an eine bestimmte Form zu binden [2]). Man hat die Beobachtung der Form sogar als Bedingung der Gültigkeit vorgeschrieben.

Nach Art. 15 Abs. 6 und 7 [3]) muß demnach eine Anweisung, um rechtsverbindlich zu sein, durch eine nach dem in § 7 der Ausf.-Best. (Anlage 4) vorgeschriebenen Formular [4]) ausgestellte Erklärung erfolgen. Dabei werden für diese formularmäßige Verfügung noch zwei Haupterfordernisse aufgestellt: Schriftlichkeit derselben und Unterschrift des Absenders. Es sind somit ausgeschlossen, was sich übrigens schon aus der Notwendigkeit des Formulargebrauchs ergiebt, jede mündliche, telephonische oder telegraphische Verfügung des Absenders. Die Ausschließung telegraphischer Verfügungen kann in der Praxis des Verkehrs

---

1) Vgl. Schloßmacher (Deutsches Handelsblatt 1882) S. 296.

2) Prot. II S. 148 (Antrag Rutz-Deutschland). Dieser auf der Konferenz 1881 als Art. 7 der Ausf.-Best. angenommene Antrag wurde etwas verändert auf der Konferenz 1886 in Art. 15 (Abs. 6 und 7) herübergenommen, da die Ansicht Deutschlands, daß Vorschriften bezüglich der Nichtigkeit gewisser Handlungen ihre Stellung geeigneter im Uebereinkommen selbst als in den Ausf.-Best. fänden, allseitig gebilligt wurde (Prot. III S. 35).

3) Art. 15 A. 6 und 7: „Die im 1. Absatz dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist. Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.“

4) Ueber dieses vgl. Schwab S. 177.

häufig als Hemmung oder Aufhebung des Dispositionsrechts wirken, doch muß dies nicht der Fall sein. Nur für die Versandtstation ist die formularmäßige Verfügung des Absenders Vorbedingung der Ausführung derselben. Nichts hindert, diese die Verfügung auch auf telegraphischem Wege der zur Ausführung berufenen Bahnstation zu vermitteln. Diese wird keinen Anstand nehmen, diese telegraphisch übermittelte bahnamtliche Anweisung zu vollziehen, da in dieser Uebermittelung die Bestätigung einer vorschriftsgemäßen Ausstellung der Absenderverfügung liegt. Die Versandtstation würde sich regreßpflichtig machen durch Anordnung der Ausführung einer ungültigen Verfügung — und „jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig“ (Art. 15 A. 7). Die Schriftlichkeit der Erklärung erheischt nicht, daß dieselbe geschrieben [1]) sei, sondern jede mechanische Vervielfältigungsart (Lithographie, Hektographie, Druck) ist ausreichend [2]). Ueber die Sprache des Formulars und der auszufüllenden Worte ist keine Bestimmung getroffen worden. Da das Formular in Anlage 4 in deutscher und französischer Sprache abgefaßt ist, so ist auch die Ausfüllung in einer dieser beiden Sprachen oder in der amtlichen Geschäftssprache des Landes der Versandtstation, falls diese eine andere ist, vorzunehmen, doch ist in diesem Falle eine genaue französische oder deutsche Uebersetzung beizufügen.

Ein weiteres Erfordernis ist die Unterschrift des Absenders („vom Absender unterzeichnete Erklärung“).

Bei der Bestimmtheit des Ausdrucks und beim Mangel einer dahinzielenden Bestimmung scheint mir eine analoge Anwendung [3]) von Art. 6 lit. m, die einen Ersatz der Unterschrift durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders kraft landesgesetzlicher oder reglementarischer Anordnung gestattet, nicht zulässig zu sein, zumal die Bedeutung einer derartigen nachträglichen Verfügung doch eine ungleich eingreifendere ist, als die eines Frachtbriefs. Es ist auch zu beachten, daß derartige Verfügungen selten sind und daher die Unzukömmlichkeiten, welche die Notwendigkeit eigenhändiger Unterschrift für die Ausstellung von Frachtbriefen mit sich bringt, hier wegfallen.

Diese Verfügungserklärung des Absenders muß dann ferner auf dem Frachtbriefduplikat wiederholt werden. Das vorgewiesene Duplikat ist dem Absender zurückzugeben. Daß man diese Vorweisung, die doch nach Abs. 2 Bedingung der Ausübung des Dispositionsrechts ist, nochmals in Abs. 6 aussprach, war ganz überflüssig, ebenso die Vor-

---

1) Der französische Text unterscheidet demzufolge auch zwischen écrite à la main (Ausf.-Best. § 2) und écrite (Art. 15).

2) Vgl. Schwab S. 177.

3) So, wenn auch zweifelnd, Schwab S. 178; a. M. Eger, I.U. S. 292.

schrift der Rückgabe [1]), da eine Vorweisung des Duplikats keine Uebergabe ist.

Diese Wiederholung der Erklärung auf dem Frachtbriefduplikat ist ebenso wie die formularmäßige Verfügungserklärung Vorbedingung der Rechtsgültigkeit. „Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig", besagt Art. 15 A. 7 [2]). Die Nichtigkeit ergiebt sich daher sowohl als Rechtswirkung des Mangels der einen wie der anderen vorgeschriebenen Verfügungserklärung.

Mag nun diese Wiederholung der Erklärung bezwecken, die Vorweisung des Duplikats zu konstatieren oder dem Absender eine Bescheinigung seiner Verfügung in die Hand zu geben, in welchem Falle eine Bestätigung der Bahn hätte vorgeschrieben werden müssen [3]), auf keinen Fall hätte das Fehlen dieser nur im Interese des Absenders vorgeschriebenen Wiederholung die Nichtigkeit der Verfügung nach sich ziehen sollen.

IV. Dem Dispositionsrechte des Absenders, dessen Voraussetzungen und Inhalt wir kennen gelernt haben, entspricht die Ausführungspflicht der Bahn. Diese ist aber keine absolute und unbegrenzte, sondern findet ihre Schranke in den Anforderungen des regelmäßigen Transportverkehrs.

Denn so sehr man auch bestrebt war, den Interessen des Handels durch Zulassung von Verfügungen über das rollende Gut zu dienen, so mußte auch den Bahnen entgegengekommen werden, indem man ihnen nicht die Ausführung solcher Verfügungen des Absenders zumuten durfte da, wo diese nur durch erhebliche Störung des regelmäßigen Transportverkehrs möglich [4]) war. Das wäre zugleich auch eine Rücksichtslosigkeit gegen alle übrigen am Transportverkehr be-

---

1) Diese Rückgabe ist selbstredend notwendig, da der Absender später (z. B. bei einem Prozesse) noch in die Lage kommen kann, das Duplikat benützen zu müssen (Prot. III S. 35).

2) Gegen Schwab's (S. 179) Ansicht, daß nur infolge eines Redaktionsversehens Abs. 7 diese Stellung erhalten habe, vgl. Eger, I.U. S. 294 f.

3) Schwab S. 181 glaubt, daß die Bahnen dies freiwillig thun werden.

4) Nicht zutreffend ist die Aeußerung der Denkschrift d. Vereins S. 12, welche die Zulassung des Rechts auf Anhalten oder Auslieferung auf einer Unterwegsstation bekämpft, daß den Bahnen durch die Bestimmung des Abs. 5 nicht geholfen würde. „Die Absendestation", sagt die Denkschrift, „kann gar nicht übersehen, welche Einwirkung die Ausführung der Verfügung auf einer vielleicht sehr weit entlegenen, bezüglich ihrer Betriebsverhältnisse ihr gänzlich unbekannten Bahn ausüben wird; sie wird also häufig entweder lediglich auf Grund der Möglichkeit einer sich ergebenden Betriebsstörung die Anweisung zurückweisen müssen, oder sie an die Unterwegsstation auf die Gefahr hin geben, daß diese die Ausführung verweigert." Die Absendestation braucht das gar nicht zu übersehen, denn sie ist zu einer Zurückweisung der Anweisung nicht berechtigt, sondern hat diese der „Unterwegsstation" zu übermitteln, die je nach Lage der Betriebsverhältnisse die Anweisung ausführen oder die Ausführung ablehnen wird.

teiligten Kreise (Absender und Empfänger) gewesen. Es wurde deshalb widerspruchlos und nur wenig verändert folgende im deutschen Entwurf enthaltene Bestimmung als Abs. 5 (Art. 15) aufgenommen: „Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Abs. 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde."

Die Bahn ist hiernach beim Vorhandensein der letzterwähnten Voraussetzung von der Ausführungspflicht befreit. Es kann aber auch nur eine Modifikation derselben in der Weise eintreten, daß die Ausführung der Disposition nicht sofort erfolgt, sondern erst wenn dies ohne Verkehrsstörung geschehen kann. Ferner ist die Bahn auch berechtigt, die Disposition abzuändern, z. B. der Absender verlangt Anhaltung des Gutes auf einer Zwischenstation A. und Zurücksendung, die Bahn läßt es aber erst an der entfernter liegenden Zwischenstation B. anhalten.

Die Voraussetzung einer Störung des regelmäßigen Transportverkehrs durch die Befolgung der Anweisung ist zwar sehr allgemein gefaßt, aber nichtsdestoweniger kann man nicht behaupten, daß so das Dispositionsrecht, besonders soweit ein Anhalten des Gutes unterwegs in Frage kommt, illusorisch wird, denn schließlich muß die Bahn, welche sich auf das Dasein dieser Voraussetzung beruft, in einem Prozesse auch den Beweis hierfür liefern, wird sich also wohl hüten, lediglich aus Bequemlichkeit oder Chikane die Verfügung gar nicht oder verzögert oder verändert auszuführen. Ob diese Voraussetzung gegeben ist, wird sich nur aus den konkreten Umständen ergeben, und es war deshalb ganz zweckmäßig, nur den allgemeinen Gesichtspunkt aufzustellen. Man wird eine „Störung des regelmäßigen Transportverkehrs" dann anzunehmen haben, wenn durch die Befolgung der Disposition die für den gewöhnlichen Güterbeförderungsdienst erlassenen Anordnungen nicht strikt beobachtet werden könnten, oder wenn die Durchführung des normalen Betriebs eine Aenderung oder Unterbrechung erleiden müßte, z. B. wenn die Ausrangierung eines Wagens beim Anhalten des Gutes auf einer Zwischenstation nur durch Ueberschreitung der vorgeschriebenen Anhaltezeit des Zugs bewerkstelligt werden könnte [1]), oder wenn das Aufsuchen und Ausladen des Gutes [2]) so zeitraubend sein würde, daß das auf der Station hierfür verfügbare Personal infolge dessen den Güterexpeditionsdienst in vorschriftswidriger Weise unterbrechen müßte.

V. Die Bahn kann (Abs. 8) den Ersatz der durch die Ausführung

1) Es ist nicht notwendig, daß infolge des verspäteten Zugabganges ein Anschluß versäumt wird, denn eine „erhebliche" Störung wird nicht gefordert. Die 2. Konferenz hat die Worte „in erheblicher Weise" gestrichen (Prot. II S. 99).

2) Eine Betriebsstörung wird in der Regel bei Sendungen, die für sich eine Wagenladung bilden, nicht eintreten. Vgl. Schwab, Neuerungen, S. 48.

der Verfügung erwachsenen (Mehr-)Kosten [1]) vom Absender verlangen, da diese nur in seinem Interesse aufgewendet wurden.

Es ist daher jedenfalls die Fracht des ganzen zurückgelegten Transports zu entrichten, sowohl die bis zur Anhaltestation als von dieser zur (neuen) Bestimmungsstation [2]). Die Bahn kann aber nur die tarifmäßige Fracht für die wirklich zurückgelegte Transportstrecke beanspruchen [3]). Findet eine Abkürzung des Transports statt durch Verfügung der Ablieferung auf einer Zwischenstation, so ist der Frachtanspruch der Bahn entsprechend der Verminderung der Transportstrecke zu ermäßigen [4]).

Die Bahn kann die tarifarisch festgesetzten Kosten [5]), die durch Ausführung der nachträglichen Verfügung des Absenders erwachsen sind, das sog. Reugeld (so V.O. § 64 A. 8; § 53 Zus.-Best. z. Ver.B.R.) fordern. Der Bahn steht ein Anspruch auf Ersatz der Kosten nicht zu, die durch die Verfügung des Absenders erwachsen sind, wenn diese durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind, z. B. durch falsche Instradierung, durch Ueberschreitung der Lieferfrist.

VI. Eine Aufgabe, die bei der Regelung das Dispositionsrecht des Absenders vornehmlich ins Auge zu fassen war, bildete die scharfe Abgrenzung seiner Dauer. Es mußte in äußerlich erkennbarer Weise der Zeitpunkt, in welchem das Dispositionsrecht des Absenders erlischt und die Verfügungsberechtigung des Empfängers zur Entstehung kommt,

---

1) Es sind diejenigen Kosten der Bahn zu ersetzen, welche durch den infolge der Verfügung abgeänderten Frachtvertrag gegenüber dem ursprünglichen entstanden sind, also bes. etwaige Mehrkosten, z. B. für Rücktransport des Gutes.

2) Vgl. auch Ital. Instr. § 54 A. 8.

3) So richtig Gerstner S. 264. Die entgegengesetzte Ansicht Eger's, I.U. S. 297 ist nicht haltbar, denn die kontraktliche Lage der Bahn wird nicht verschlechtert. Vertragsmäßig ist ihr als Vergütung die Fracht bis zur Bestimmungsstation zugesagt, aber nur unter der Voraussetzung, daß sich der Transport bis dahin erstreckt. Eine Abänderung des ursprünglichen Frachtvertrags ist aber in den Grenzen des Art. 15 A. 1 gestattet. So ist nicht einzusehen, warum die Gegenleistung des Absenders (Fracht) nicht genau der Transportleistung der Bahn entsprechend bemessen werden soll. Dies war ausdrücklich ausgesprochen im alten B.R. § 60 Z. 1.

4) Beizupflichten ist der Meinung Schwab's S. 183, daß auch die Kosten für den Transport eines Gutes zu ersetzen sind, das auf einer anderen als der im Frachtbriefe vorgeschriebenen Route läuft und auf eine an der vorgeschriebenen Route gelegene Station zurückbefördert werden muß, weil die Bahn, indem sie von einem ihr zustehenden Rechte Gebrauch macht, kein Verschulden zur Last fällt.

5) Zu diesen können auch gehören Rangiergebühren, Kosten der Umladung, Nachnahmeprovision (Gerstner S. 264). Die Unzulässigkeit der Berechnung einer doppelten Manipulationsgebühr (für Leistungen, welche die Bahn sowohl auf der Versandt- als Bestimmungsstation verrichtet) bei Aenderung des Empfängers eines Gutes spricht aus eine Entscheidung des österr. Handels-Min. 1876 (v. Buschmau S. 176).

festgesetzt werden. Dies that in Anlehnung an das deutsche H.G.B. Art. 15 A. 4[1]):

„Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist."

Das Dispositionsrecht des Absenders, das sich selbstredend auf die ganze Dauer des Transports erstreckt, erlischt also nach der Ankunft des Guts am Bestimmungsort[2]) und zwar erst mit der Uebergabe des Frachtbriefs[3]) an den Empfänger oder (falls diese verweigert oder verzögert wird) mit Zustellung einer Klage des Empfängers gegen die Bahn auf Uebergabe des Frachtbriefs und Auslieferung des Guts (Art. 16).

Die Fassung „nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte" bringt wie die des Vorbildes (Art. 402 H.G.B.) den gesetzgeberischen Gedanken nicht zu scharfem Ausdruck, denn wenn das Gut nicht oder nicht rechtzeitig am Bestimmungsort angekommen ist, soll dem Empfänger nach Ablauf der Lieferfrist[4]) doch, wenn anders der Zweck dieser Bestimmung erreicht werden soll, die Befugnis der Klagestellung zugestanden werden[5]).

Uebergabe des Frachtbriefs und Klagezustellung sind die beiden in ihren Wirkungen gleichen formellen Akte, welche den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag darstellen, von welchen jeder für sich allein den Grenzpunkt zwischen der Berechtigung des Absenders und der des Empfängers bildet. Man betrachtete die Uebergabe des Frachtbriefs[6]) gleichsam als den Anfang der Tradition und glaubte über

---

1) H.G.B. Art. 402 (altes B.R. § 59 A. 1) und H.G.B. Art. 405. Aus der Klageanstellung wurde im I.U. präziser eine Klagezustellung.

2) Eine Uebersendung des Frachtbriefs während des Transports beendigt das Verfügungsrecht des Absenders nicht.

3) An das Centralamt wurde die Anfrage gerichtet, ob eine Bahn berechtigt sei, die Auslieferung der Sendungen an den Empfänger von der Vorzeigung des Frachtbriefduplikats abhängig zu machen. Die Anfrage mußte natürlich verneinend ausfallen, da die Empfangsstation weder ein Recht noch ein Interesse an diesem habe, da die vom Absender etwa ausgegangene nachträgliche Verfügung rechtzeitig, d. h. vor Uebergabe des Frachtbriefs oder vor Klageerhebung angelangt sein müsse, um für die Empfangsstation eine verbindliche Folge zu haben. Sonst ist sie zur Auslieferung an den Empfänger unter den Voraussetzungen des Art. 16 A. 1 verpflichtet (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 118).

4) Dies ist die herrschende Ansicht in Bezug auf H.G.B. Art. 405. Vgl. Goldschmidt, Handbuch, I S. 748; v. Hahn II S. 653; Thöl III S. 65. Für die wörtliche Auffassung ist Gerstner S. 261, 267. Innere Gründe für diese vermag ich nicht zu erkennen.

5) Vgl. § 18.

6) Der Zustellung eines Avisbriefes kommt nicht die Wirkung der Uebergabe des Frachtbriefs zu. Vgl. die Gerichtsentscheidungen bei Eger, Entsch., III S. 436; IV S. 415.

diesen Zeitpunkt hinaus das Dispositionsrecht des Absenders nicht verlängern zu können, ohne dadurch im Widerstreit mit den Interessen des Handelsstandes die Verfügung des Empfängers über die Güter zu hemmen [1]). Dieselbe Wirkung wie die Uebergabe des Frachtbriefs kommt natürlich der Uebergabe des Gutes selbst zu, denn durch diese ist der Frachtvertrag erfüllt [2]) und damit das Dispositionsrecht des Absenders beendigt, das mit dem Frachtvertrag steht und fällt. Eine Aenderung desselben ist nur bis zur Erfüllung möglich. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt in diesem Augenblicke endgültig, gleichviel ob er das Frachtbriefduplikat besitzt oder nicht. Die Bahn darf dann Anweisungen des Absenders nicht mehr ausführen.

Mit dem Augenblicke der durch einen der beiden erwähnten Akte fixierten Erlöschung des Verfügungsrechts des Absenders tritt das des Empfängers in Kraft [3]). Die Bahn hat von diesem Zeitpunkte an nur die Anweisungen des im Frachtbriefe ursprünglich oder durch nachträgliche Anweisung des Absenders bezeichneten Empfängers zu beachten. Dieses Anweisungsrecht des Empfängers ist seinem Inhalt nach wesentlich verschieden von dem in A. 1 Art. 15 genau umschriebenen Dispositionsrecht des Absenders und deshalb auch nicht an dessen formelle Schranken gebunden. Die Anweisungen des Empfängers müssen sich im Rahmen des Frachtvertrags halten, sie können deshalb auch nicht auf Mehrleistungen der Bahn über die ursprünglich übernommenen Verpflichtungen hinaus gehen, nicht auf einen Rücktransport oder einen Weitertransport des Gutes, Anweisungen, welche den Abschluß eines neuen Frachtvertrags erfordern würden. Ein solcher steht natürlich dem Empfänger jeder Zeit frei. Die Anweisungen des Empfängers werden gewöhnlich die Art der Auslieferung [4]), besonders den Auftrag zur Auslieferung an eine andere als die als Empfänger bezeichnete Person zum Gegenstand haben.

Falls die Bahn ihre Pflicht, nur die Anweisung des Empfängers zu beachten, nicht erfüllt, sei es daß sie dieselbe gar nicht oder nicht in vollem Umfange ausführt oder daß sie über den bestimmten Grenzpunkt hinaus noch Verfügungen des Absenders vollzieht, so wird sie dem Empfänger für das Gut haftbar (Art. 15 A. 4). Der Anspruch des

---

1) Vgl. Prot. z. H.G.B. S. 1232, 4731 ff.

2) Man hat dies als selbstverständlich betrachtet und es deshalb bei den Beratungen über das H.G.B. nicht besonders betonen zu müssen geglaubt, da es auch keinem Zweifel unterliege, „daß der Frachtführer die behufs Erfüllung seiner Obliegenheiten übergebenen Güter nicht mehr zurückerlangen könne, eine anderweitige Disposition des Frachtführers auch faktisch nicht mehr möglich sei“ (Prot. z. H.G.B. S. 4733).

3) Die Grenzziehung hat keine Bedeutung, wenn Absender und Empfänger dieselbe Person ist. Vgl. Gareis und Fuchsberger S. 834 n. 63.

4) Es sind hier noch solche Anweisungen ins Auge gefaßt, deren Ausführung der Bahn keine besonderen Kosten verursacht, denn der Kostenersatzanspruch ist der Bahn nur für die Ausführung der Verfügungen des Absenders gegeben (Art. 15 A. 8).

Empfängers gegen die Bahn geht auf Ersatz des vollen Schadens, der ihm durch diese Nichtbeachtung seiner Anweisung seitens der Bahn verursacht wurde, er umfaßt außer dem wirklichen Schaden auch den vollen Gewinn und beschränkt sich nicht nur auf den gemeinen Handelswert bezw. den gemeinen Wert, der nach Art. 34 für den Fall des Verlustes zu ersetzen ist [1]).

§ 17.

Die Transportverhinderung [2]).

In engem Anschlusse an das deutsche Frachtrecht (H.G.B. Art. 394 A. 2; altes B.R. § 58 A. 1) hat I.U. Art. 18 die Wirkungen der Transportverhinderung geregelt unter Abgrenzung der Rechte und Pflichten von Absender und Bahn.

I. Unter der doppelten Voraussetzung, daß Antritt oder Fortsetzung des Eisenbahntransports durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert wird, und daß der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden kann, wird der Bahn die Pflicht auferlegt, den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen (Art. 18 A. 1), dem Absender aber das Recht des Rücktritts vom Vertrage eingeräumt (A. 2).

Das Transporthindernis, von dem Art. 18 handelt, besteht in einer Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Eisenbahntransports, ist also verschieden von der Verhinderung des Frachtvertragabschlusses (Art. 2, 3, 5) [3]) und dem Ablieferungshindernisse (Art. 24). Es muß eintreten in der Zeit nach den Vertragsschlusse [4]) und vor der Ablieferung, in der Periode bis zur Beendigung des Transports.

Als Ursache einer derartigen Transportverhinderung kennt Art. 18 nur „höhere Gewalt" [5]) oder „Zufall".

Es kann aber nach Art. 18 A. 2 auch ein Verschulden [6]) der Bahn

---

1) Diese Schadensberechnung ist nur für diesen Fall des Verlustes maßgebend, nicht aber für andere Schadensfälle. So mit Recht auch Eger II S. 131 und Epstein S. 83 gegen Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 394.

2) Art. 18 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 56; H.G.B. Art. 394 A. 2; V.O. § 65).

3) Vgl. besonders S. 44.

4) Ist das Transporthindernis schon vor dem Abschlusse des Frachtvertrags eingetreten bezw. der Versandtstation bekannt, so darf sie entweder nach Art. 5 Z. 3 diesen nicht abschließen, oder falls dies auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege möglich ist, und die Voraussetzungen des Art. 6 lit. l (siehe S. 62 f.) gegeben sind, das Gut auf einer Hilfsroute befördern. Anderenfalls wird die Versandtstation den Absender aufmerksam machen, die Sendung über den offenen, wenn auch weiteren und kostspieligeren Weg leiten zu lassen.

5) Ueber diesen Begriff vgl. § 24.

6) Daß die dolos herbeigeführten Transporthindernisse nicht die Wirkungen des Art. 18 nach sich ziehen, ergiebt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Es kommen daher hier nur die durch Verschulden mit Ausnahme von dolus verursachten in Betracht (vgl. Schwab S. 188).

als mitwirkende Ursache[1]) hinzutreten[2]). Ob „höhere Gewalt“ oder „Zufall“ das Bahnpersonal, die Bahnanlagen, die Transportmittel oder das Gut[3]) betreffen, ist gleichgültig[4]).

Die Dauer der Transporthinderung ist ohne Belang[5]); mag sie vorübergehend oder dauernd in ihren Wirkungen sein, so daß die Ausführung des Transports überhaupt unmöglich wird, stets treten die im Art. 18 bezeichneten Rechtsfolgen ein.

II. Was die zweite Voraussetzung, Unmöglichkeit der Transportausführung auf einem anderen als dem im Frachtbriefe vorgeschriebenen oder von der Bahn gewählten Weg, anlangt, so ist offenbar hier nur an eine Bahnroute gedacht, da die Bahn ja nur zur Ausführung von Bahnfrachtverträgen verpflichtet ist. Aus welchen Gründen eine Beförderung auf einem anderen Wege nicht stattfinden kann, ist belanglos.

Nur wenn die beiden Voraussetzungen (außer der eben erwähnten die Verhinderungsursache) gegeben sind, treten die Rechtsfolgen des Art. 18 ein[6]), „so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition[7]) über das Gut anzugehen“. Die Verpflichtung der Bahn erstreckt sich mithin auf Verständigung des Absenders von dem Eintritte des Transporthindernisses, verbunden mit einer Anfrage[8]), in welcher Weise dieser nun über das Gut verfügen wolle. Wenn die Bahn diese Verfügungseinholung unterläßt, wird sie schadensersatzpflichtig[9]), und wenn der Absender die von ihm geforderte Verfügung nicht trifft, so handelt die Bahn nach bestem Ermessen unter der Haftung eines negotiorum gestor.

---

1) Sog. casus mixtus. Vgl. Eger bei Rassow XXXVI S. 178.

2) Die Wirkungen einer Betriebsstörung aus anderen als den im Art. 18 A. 1 bezeichneten Ursachen sind nach dem betreffenden Landesrechte zu beurteilen. Vgl. in Bezug auf den vorbildlichen Art. 394 A. 2 des H.G.B. — R.O.H.G. IV S. 175.

3) z. B. Konfiskation aus strafprozessualen oder polizeilichen Gründen, Beschlagnahme durch die Zollbehörde, Ein-, Aus- und Durchfuhrverbot wegen Choleragefahr.

4) Eger bei Rassow XXXVI S. 181.

5) A. M. Gerstner S. 273, der nur zeitweilige Hemmungen als Transporthindernis im Sinne des Art. 18 anerkennen will. Das ist aber nicht zutreffend, nachdem hier im Gegensatz zum deutschen Recht „zeitweilig“ vor verhindert, das noch der Entwurf von 1878 hatte, 1881 gestrichen wurde (Prot. II S. 105), so daß nur von Verhinderung schlechthin die Rede ist. Wortlaut und Entstehungsgeschichte der Fassung sprechen so für die im Texte vertretene Auffassung.

6) Ist nur eine Verhinderungsursache, aber die Möglichkeit der Benützung eines anderen Transportwegs gegeben, so ist die Bahn gemäß Art. 6 lit. l berechtigt, denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint.

7) Dieser Ausdruck ist mit „Anweisung“ (Art. 18 A. 3 und 4) und „Verfügung“ gleichbedeutend. Der französ. Text hat im Art. 18 durchweg „instructions“. Vgl. über die Fassung Schwab S. 189.

8) Diese Erholung von Anweisungen des Absenders ist auch in Frankreich Rechtens. Vgl. Sarrut n. 762. Ebenso in Italien (Vidari n. 82, 102).

9) Eger a. a. O. S. 184.

Da nach A. 2 dem Absender, nicht der Bahn das Rücktrittsrecht (gegen Entschädigung) zusteht, so kann die Disposition des Absenders namentlich einen solchen Rücktritt vom konkreten Frachtvertrag zum Gegenstand haben, doch kann er auch andere Anordnungen treffen, z. B. Aenderung des Reisewegs, Aussetzung des Transports bis nach Behebung des Hindernisses u. s. w.

Eine Schranke findet das Verfügungsrecht des Absenders gemäß Art. 18 A. 4[1]) und in Uebereinstimmung mit Art. 15 A. 1 und 2 in dem Besitz des Frachtbriefduplikats als notwendiger Bedingung der Verfügung des Absenders, sofern sie die Person des Empfängers oder den Bestimmungsort abändert. Da nun der Rücktritt in der Praxis gewöhnlich durch die Anweisung, das Gut da, wo es sich befindet, auf der Abgangs-, Zwischen- oder Bestimmungsstation, dem Absender oder dessen Bevollmächtigten zurückzugeben[2]) erfolgt, so ist auch diese Rücktrittsanweisung, die auch die Ablieferung an einen Anderen als den Empfänger vorschreiben kann, nur möglich, wenn er sich im Besitze des Duplikatfrachtbriefs befindet, denn sie ändert Empfänger oder Bestimmungsort, in der Regel sogar beide. Diese Vorweisung des Frachtbriefduplikats mußte gefordert werden, um die Interessen und Rechte des Empfängers, dem etwa ein solches Duplikat übergeben worden war, sicher zu stellen[3]). Ohne Besitz dieses Duplikats kann daher der Absender nur Verfügungen treffen, wie die, welche ein Abwarten der Behebung des Transporthindernisses[4]) u. s. w. bezwecken[5]).

III. Dem Rücktrittsrechte des Absenders, das diesem unter den erwähnten zwei Voraussetzungen zusteht, entspricht aber ein Entschädigungsanspruch der Bahn gegen ihn. Dieser Anspruch cessiert nur für den Fall einer Verschuldung der Bahn bei Herbeiführung des Transporthindernisses.

Der Entschädigungsanspruch der Bahn ist aber kein unbegrenzter, sondern durch positive Vorschrift (Art. 18 A. 2) eingeschränkt auf folgende drei Gattungen:

a) Kosten zur Vorbereitung des Transports, z. B. Anschaffung und Miete von Wagen und Lokomotiven, Engagierung von Personal, Wiegegebühren, Verpackungs- und Verladungskosten, Auslagen für geführte Korrespondenz u. s. w.[6]);

---

1) Neu aufgenommen auf Antrag Steinbach's-Oesterreich (Prot. II S. 103, 141).

2) Vgl. Schwab S. 189.

3) Vgl. S. 132.

4) Vgl. Prot. II S. 103.

5) Art. 18 A. 4 stellt den Besitz des Frachtbriefduplikats als conditio sine qua non auf für alle Anweisungen des Absenders, welche die Person des Empfängers oder den Bestimmungsort abändern, als eine notwendige formelle Vorbedingung für derartige Anweisungen des Absenders. Eine Zustimmung des Empfängers zum Rücktritt kann daher nicht, wie Schwab S. 190 meint, als Ersatz des Besitzes dieses Duplikats erachtet werden.

6) Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 389.

b) Kosten der Wiederausladung, z. B. Arbeitslöhne, Mietgelder für hierzu erforderliche Geräte, Lagergelder [1]);

c) „Ansprüche (der Bahn) in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg“, d. h. die Fracht im Verhältnis der zurückgelegten zur ganzen Reise, welche auf Grund der Tarife (Art. 11 A. 1) zu berechnen [2]) ist [3]).

Sollte die Bahn auch noch in anderer Weise (ohne Verschulden des Absenders) geschädigt sein, so fehlt ihr hierwegen ein Ersatzanspruch, der eben absolut auf diese drei Gattungen beschränkt ist. Das hindert aber nicht, der Bahn den Anspruch auf Frachtzahlung zuzuerkennen, falls der Absender die Bahn zur Rücksendung des Gutes an die Versandtstation anweist, denn hier wird nur von den bis zum Augenblicke des Rücktritts der Bahn erwachsenen Kosten gehandelt.

Nun ist das Recht des Rücktritts, welches dem Absender eingeräumt ist, nichts anderes als das Recht, die Auflösung des Frachtvertrags verlangen zu dürfen. Die Gegenpartei, die Bahn, kann demgemäß nicht eine Durchführung des übertragenen und übernommenen Transports beanspruchen, sondern muß dem Absender bezw. dessen Bevollmächtigten in dem Augenblick, in welchem er sein Rücktrittsrecht ausüben zu wollen erklärt, das Gut an dem Ort, an dem es sich gerade befindet, zurückgeben, ohne irgend andere Kosten, als solche, welche einer dieser drei Kategorien angehören, beanspruchen zu dürfen. Fordert aber der Absender kraft des ihm zustehenden Dispositionsrechts noch eine besondere, neue Leistung, wie Rücktransport an die Versandtstation, so kann die Bahn die entsprechende Gegenleistung, die tarifmäßige Fracht beanspruchen, da die Anweisung der Rücksendung sich als Abschluß eines neuen Frachtvertrags darstellt.

Trifft die Bahn ein Verschulden, so kann sie den Ersatz dieser (drei Gattungen von) Kosten nicht beanspruchen. Sie haftet dann dem Absender für den Ersatz des von ihr durch das Hindernis verursachten vollen Schadens.

IV. Während das Rücktrittsrecht dem Absender, wie wir gesehen haben, nur für den Fall eingeräumt ist, daß der Transport nicht auf einem anderen Wege ausgeführt werden kann (Art. 18 A. 1 und 2), hielt man es für nötig, den gerade bei internat. Sendungen wichtigen Fall zu regeln, daß wegen Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Absender vorgeschriebenen oder von der Bahn ge-

1) Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 389.

2) Bei Frankofracht hat die Bahn dem Absender die auf die nicht zurückgelegte Strecke fallende Quote des Frachtbetrags herauszubezahlen (vgl. Ruckdeschel S. 114).

3) Die Höhe dieser Gebühren (a—c) wird durch die Tarife festgesetzt (Zns.-Best. z. Ver.B.R. § 56; V.O. § 65 A. 2). — Nach dem deutschen Tarif für Nebengebühren C No. 8 wird für Ladekosten und Lagergelder eine feste Gebühr von 20 Pf. für 100 kg erhoben.

wählten Wege nicht möglich sei, wohl aber die Möglichkeit vorliege, den Transport auf einem anderen, wenn auch längeren Wege zu Ende zu führen [1]).

Man nahm zu diesem Zwecke folgenden im Entwurfe von 1878 nicht enthaltenen A. 3 in Art. 18 auf (unter modificierender Anlehnung an das alte B.R. § 58 A. 2):

„Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen“ [2]).

Dieses Entscheidungsrecht der Bahn ist mithin an das Vorhandensein folgender Voraussetzungen gebunden:

1) Es muß ein Transporthindernis [3]) vorliegen.

2) Der Transport muß schon begonnen haben [4]), die Betriebsstörung muß sich erst unmittelbar nach dem Transportanfang oder unterwegs eingestellt haben, denn es wird nicht vom „Antritt“, sondern nur von der „Fortsetzung“ des Transports gesprochen.

3) Die Fortsetzung des (Bahn-)Transports muß auf einem anderen Wege möglich sein, so daß die Bahn in der Lage ist, das Gut auf diesem anderen Wege an die Bestimmungsstation zu befördern.

Sind diese drei Voraussetzungen gegeben, so stehen der Bahn zwei Möglichkeiten offen. Entweder sie hält den Transport an und geht den

---

1) Prot. II S. 35, 102 (Vorschlag Kilényi-Ungarn).

2) Für den internen Verkehr schreibt schweizer. Tr.G. 1893 Art. 18 A. 3 vor, daß, wenn durch die Wahl der Hilfsroute Mehrkosten entstehen, die Genehmigung des Absenders vorerst eingeholt werden müsse.

3) Der Ausdruck „Betriebsstörung“ (Art. 18 A. 3) ist mit „Betriebshindernis“ gleichbedeutend gebraucht. (So Schwab S. 191; Gerstner S. 274; a. M. Eger bei Rassow XXXVI S. 191, der diesen Ausdruck im engsten Sinne verstanden wissen will.) Namentlich der französ. Text („Lorsqu'en cas d'interruption“ A. 3, der von dem „Si le transport est empêché“ Art. 1 nicht abweicht) spricht für die oben vertretene Auffassung. Auch gebrauchte der Antragsteller Kilényi die Ausdrücke Betriebsstörung und -hindernis als gleichbedeutend (Prot. II S. 35). In diesem Sinne lautet auch die Fassung von V.O. § 65 A. 3, welche die Worte „im Falle einer Betriebsstörung“ wegließ und so besagt: „Wenn die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, so ist (unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehres ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde) der Eisenbahn die Entscheidung überlassen.“ Diese Anordnungen der Aufsichtsbehörde bestimmen auch die betreffenden Bahnstationen in ihren Entscheidungen bezüglich der internat. Transporte.

4) A. M. Schwab S. 191, der glaubt, daß anderenfalls die Frage, was zu geschehen habe, wenn der Antritt des Transports verhindert werde, aber eine Hilfsroute zu Gebote stünde, nicht beantwortet würde. In diesem Falle steht aber das Wahlrecht des Weges nach Art. 6 lit. 1 der Bahn zu. Sind die hier aufgestellten Bedingungen nicht zu erfüllen, so muß die Bahn die Anweisung des Absenders erholen.

Absender um anderweitige Anweisung an, welche aber nicht auf Rücktritt lauten darf. Für diese Anweisung ist die oben erörterte Bestimmung des Art. 18 A. 4 (Besitz des Frachtbriefduplikats etc.) ebenfalls maßgebend. Oder sie kann den Transport auf einem anderen, wenn auch längeren Wege dem Bestimmungsort zuführen [1]).

Gerade bei den weiten Entfernungen, wie sie im internat. Frachtverkehr vorkommen, schien es angezeigt, die Bahn von der Einholung der Wünsche des Absenders zu befreien, welche, da der Absender die Wirkung und ungefähre Dauer der Betriebsstörung in der Ferne gar nicht zu beurteilen in der Lage ist, für den fraglichen Transport großen Zeitverlust verursachen müßte [2]).

Welche der beiden Alternativen die Bahn im Falle einer Betriebsstörung wählen will, bleibt ihrem freien Ermessen überlassen. Sie wird ihre Entscheidung in Berücksichtigung der Interessen des Absenders und der wahrscheinlichen Dauer der Betriebsunterbrechung [3]) unter vernünftiger Erwägung der in Betracht kommenden Verhältnisse zu treffen haben. Beschließt die Bahn die Beförderung auf einer Hülfsroute, so hat der Absender die hierdurch erwachsenen Mehrkosten an Fracht, Gebühren u. s. w. zu tragen. Die Rücksichtnahme auf das Interesse des Absenders erheischt eine Abwägung der Vorteile des Mehrkostenbetrags gegenüber dem konkreten Transportzwecke [4]).

Da die Bahn hier auftraglos fremde Geschäfte (eines Abwesenden) [5]) besorgt, so haftet sie auch nach den Grundsätzen der negotiorum gestio, also nicht nur nicht für „grobes Verschulden“ [6]), sondern für jedes Verschulden. Alle Schritte der Bahn als Geschäftsführer sollen von der Sorgfalt eines ordentlichen Mannes geleitet sein [7]).

---

1) Die 3. Möglichkeit: Abwarten der Beseitigung der Störung (ohne Verständigung des Absenders) hat man aus § 58 B.R. (alt) nicht in das I.U. herübergenommen.

2) Prot. II S. 35.

3) Prot. II S. 102.

4) Vgl. Eger a. a. O. S. 193.

5) Die magna utilitas absentium Ulpians (l. 1 D. De neg. gestis III, 5) hat auch hier ihre Bedeutung.

6) Richtig betont Schwab S. 192, daß die Beschränkung der Haftung für die Wahl des Transportwegs auf „grobes Verschulden“ (Art. 6 lit. l) hier nicht zur analogen Anwendung kommt.

7) Vgl. Wendt S. 652, 549.

VIERTER ABSCHNITT.

Die Erfüllung des internationalen Eisenbahnfrachtvertrags.

§ 18.

Die Rechtsstellung des Empfängers [1]).

I. Den wesentlichen Inhalt des Frachtvertrags bildet die Ablieferung des Gutes an den Empfänger. Diese ist der Erfolg, in dessen Herstellung sich die vertragsmäßige Verbindlichkeit der Bahn erschöpft. Diese ist nicht erfüllt schon durch die Verbringung des Gutes an die Bestimmungsstation, sondern erst durch Ablieferung an den Empfänger.

Diese liegt ob der Eisenbahn, und zwar hat sie (Art. 16 A. 1) abzuliefern:

a) an den im Frachtbriefe oder durch nachträgliche Verfügung (Art. 15, A. 1, 2) bezeichneten Empfänger;

b) am Bestimmungsorte, d. i. die vom Absender bezeichnete (Bahn-) Bestimmungsstation [2]) (Art. 16 A. 3).

Die strenge Haftpflicht der Bahn auf Grund des I.U. (Art. 29 ff.) endet mit der Ablieferung an der Bestimmungsstation, auch wenn ein nicht an der Bahn liegender Ort als Ort der Ablieferung bezeichnet ist (Art. 30 A. 2).

Wenn auch die Bahn partikularrechtlich zur Zuführung des Gutes an einen nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger verpflichtet ist (Art. 19), so sind für den Umfang der Haftpflicht der Bahn für den Transport von der Bestimmungsstation bis zum Wohnort des Empfängers die für die Ablieferungsbahn geltenden gesetzlichen oder reglementarischen Bestimmungen entscheidend.

Für das Verfahren bei der Ablieferung sind nach Art. 19 die für die Ablieferungsbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen maßgebend [3]). — Die Ablieferungspflicht der Bahn besteht aber nicht schlechthin, sondern ist abhängig von der Erfüllung zweier Bedingungen nämlich:

---

1) Art. 16 und 17 (Art. 403, 405, 406 H.G.B.; V.O. §§ 66, 67). Im Wesentlichen stimmt Art. 16 und 17 mit den angeführten Bestimmungen des H.G.B. überein.

2) In Art. 16 A. 3 („Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation") ist infolge eines Redaktionsversehens „Ort der Ablieferung" aus den früheren Entwürfen stehen geblieben. Man übersah, auch hier gleich wie in Abs. 1 und 2 diesen Ausdruck durch „Bestimmungsort" zu ersetzen. So erscheint Abs. 3 unverständlich, allein aus dem Zusammenhange mit Art. 19 und 30 ergiebt sich der im Texte angenommene Sinn mit Notwendigkeit. Vgl. Schwab S. 200.

3) Vgl. § 19.

a) von der Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und

b) von der Bescheinigung des Empfangs durch den Empfänger.

Wird auch nur eine dieser Bedingungen vom Empfänger nicht erfüllt, so ist auch die Bahn ihrer Ablieferungspflicht enthoben, denn sie braucht nur abzuliefern Zug um Zug.

II. Da der Frachtvertrag zwischen Absender und Bahn abgeschlossen wird, so verursacht die juristische Konstruktion der dem Empfänger (Destinatär) aus demselben erwachsenden Rechte einige Schwierigkeit.

Der Fall, daß der Absender das Gut an seine eigene Adresse schickt, also mit dem Empfänger identisch ist, der keiner Erörterung bedarf, bleibt außer Betracht.

Die verschiedensten Versuche [1]) wurden gemacht, um das Problem der Entstehung eines selbständigen Rechtsanspruchs für den nicht zu den Kontrahenten gehörigen Empfänger zu erklären und das Rechtsverhältnis einer passenden Rechtskategorie einzuordnen. Ich glaube, daß der internat. Frachtvertrag, wie er durch die Annahme des deutschrechtlichen Prinzips im I.U. gestaltet ist, sich ohne weiteres unter die Rechtsfigur der Verträge zu Gunsten Dritter einreihen läßt [2]), denn die Obligation ist von vornherein unter den Vertragschließenden auf eine Leistung an eine dritte Person gerichtet, nachdem der eine Kontrahent ein Interesse daran hat, infolge der besonderen Art der Leistung diese dem Empfänger zuzuweisen [3]).

Ferner ist der Empfänger in die Rechtslage gebracht, an Stelle des Absenders in eigner Person fordernd und klagend auftreten zu können [4]),

---

1) Eine Aufzählung derselben bei Meili, Moderne Verkehrsanstalten, S. 49, und Eger II S. 87, der die verschiedenen Konstruktionsversuche kritisch würdigt, selbst der Auffassung Goldschmidt's (fingierte Cession) beipflichtet.

2) Goldschmidt, Handbuch, I § 75 n. 41, läßt durch eine fingierte Cession die Rechte des Absenders auf den Empfänger übergehen. Gegen diese Auffassung ist aber einzuwenden, daß die Voraussetzung der Geltendmachung des Rechts des Empfängers nur die Erfüllung derjenigen Verpflichtungen ist, welche sich aus dem Frachtbriefe ergeben, nicht aber aller aus dem Frachtvertrag für den Absender (Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 403) entspringenden.

3) Vgl. Regelsberger bei Endemann, Handbuch, II S. 477; R.O.H.G. IV S. 359 ff. Auch die von Vogel S. 33 ff. gegen die Fingierung einer Cession erhobenen Bedenken verdienen Beachtung. Goldschmidt wendet gegen die Konstruktion als Vertrag zu Gunsten eines Dritten ein, daß ja dann der Absender gar nicht berechtigt wäre. Das ist aber nicht der Fall, denn das Recht des Empfängers ist der Einwirkung des Absenders ausgesetzt. Aus dem Vertrage erwächst ein Recht für den Empfänger unter der Bedingung, daß der Absender von seinem Dispositionsrecht keinen Gebrauch gemacht hat, der Vertrag ist mithin als ein bedingter abgeschlossen. Vollwirksam wird das Recht des Empfängers erst in dem Augenblick, in welchem das Dispositionsrecht des Absenders erloschen ist (mit der Uebergabe des Frachtbriefs an den Empfänger oder mit Zustellung der Klage an die Bahn, Art. 15 Abs. 4). Vgl. S. 141 f.

4) Wendt S. 502.

denn die Absicht der Vertragschließenden geht dahin, daß aus ihrem Geschäfte der Dritte ihrer Willensmeinung entsprechend einen Anspruch auf Erfüllung gegen den Leistungsverpflichteten (Bahn) und zwar unmittelbar als ein eignes und selbständiges Recht erwerbe[1]. Dieses Recht kann der Empfänger, wie gleich gezeigt werden wird, nur unter gewissen Bedingungen ausüben. Eine Verbindlichkeit wird für ihn nicht durch die Abschließung des Frachtvertrags, sondern erst durch seinen in der Annahme des Gutes (und Frachtbriefs) hervortretenden Beitritt zum Frachtvertrag erzeugt.

Uebrigens kann auch von denjenigen, welche überhaupt die Kategorie der Verträge zu Gunsten Dritter nicht anerkennen, dieses selbständige Recht des Empfängers nicht in Zweifel gezogen werden, da dieses hier ex lege folgt, indem es durch eine ausdrückliche Bestimmung des Art. 16 begründet ward[2].

III. Der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag[3], der Erwerb eines selbständigen eigenen Rechts aus demselben ist nicht mit der Entstehung des Frachtvertrags, sondern mit Beendigung des Transports begründet. Die Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, welcher der fruchtlose Ablauf der Lieferzeit, falls das Gut am Bestimmungsort nicht ankommt, gleichsteht[4], ist der Moment, in welchem der Anspruch des Empfängers gegen die Bahn auf Aushändigung des Gutes und des Frachtbriefs zur Entstehung gelangt, welchem Rechte des Empfängers die Pflicht der Bahn zu dieser Aushändigung entspricht. Vor diesem Zeitpunkt steht dem Empfänger keinerlei Anspruch gegen die Bahn zu, auch wenn er sich im Besitze des Frachtbriefduplikats befindet, da diesem, wie gezeigt, nur die negative Wirkung zukommt, den Absender an nachträglich Verfügungen über das Gut zu hindern[5]. In diesem Zeitpunkt gelangt nur ein Recht des Empfängers, nicht aber eine Verpflichtung gegen die Bahn auf Abnahme des Gutes zur Entstehung. Ob er dieses Recht ausüben und in den Frachtvertrag eintreten, von der ihm zustehenden Legitimation hierzu Gebrauch machen will oder nicht, hängt von seinem Ermessen ab. Die Bahn kann den Empfänger nicht durch Klage zum Eintritt in den Fracht-

---

1) Regelsberger bei Endemann, Handbuch, II S. 475, 477; vgl. auch Gareis S. 269.

2) Ganz in Uebereinstimmung mit Art. 405 H.G.B. (über dessen Entstehungsgeschichte sich ein Urteil des R.O.H.G. IV S. 359 ff. verbreitet).

3) Durch diesen Eintritt in den Frachtvertrag erlangt der Empfänger nicht die Rechtsstellung des ursprünglichen Kontrahenten, des Absenders, denn aus dem Wesen des Vertrags zu Gunsten eines Dritten folgt, daß ihm nur die Rechte, welche die Kontrahenten ursprünglich als ihm zustehend vereinbaren, erwachsen. Ueber die Unterschiede der Rechtslage des Empfängers gegenüber der des Absenders vgl. v. Hahn II S. 650.

4) Vgl. S. 141.

5) Vgl. S. 132.

vertrag, zur Annahme und zur Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zwingen [1]). Diese und die Bescheinigung des Empfangs bilden die Bedingungen, durch deren Erfüllung der Empfänger erst einen Anspruch gegen die Bahn auf Aushändigung des Gutes und des Frachtbriefs gewinnt.

IV. Der Empfänger muß seinen Willen, in den Frachtvertrag einzutreten, in klarer und unzweideutiger Weise zum Ausdruck bringen. Dies geschieht entweder durch Annahme des ihm übergebenen Frachtbriefs und Gutes oder, falls diese Uebergabe bahnseitig verzögert oder verweigert wird, durch Erhebung der Klage gegen die Bahn auf Erfüllung des Frachtvertrags.

Diese Befugnis des Empfängers auf Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrage nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort kommt aber nur zur Entstehung, insoweit nicht der im Besitze des Frachtbriefduplikats befindliche Absender das ihm nach Art. 15 zustehende Recht nachträglicher Verfügung über das Gut ausgeübt hat. Jede solche Verfügung des Absenders bewirkt den Untergang des Rechtes des Empfängers. Eine solche entgegenstehende Verfügung des Absenders ist aber nur möglich bis zu dem Augenblick, in welchem der Empfänger seinen Willen des Eintritts in den Frachtvertrag durch einen der beiden erwähnten Akte (Annahme des Frachtbriefs oder Klagezustellung) zum Ausdruck gebracht hat. In diesem Augenblick kommt gemäß Art. 15 A. 4 jede Beschränkung des Rechts des Empfängers durch entgegenstehende Verfügungen des Absenders in Wegfall.

V. Das Charakteristische der Rechtsbeziehung der Bahn zum Empfänger liegt ja, wie oben betont wurde, in der Selbständigkeit des Anspruchs des Letzteren gegen die Bahn auf Vertragserfüllung. Nicht nur als Vertreter und im Namen des Absenders, nicht kraft einer Vollmacht desselben, sondern im eigenen Namen kann er „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen die Eisenbahn geltend machen, sei es, daß er hierbei im eigenen oder fremden Interesse handle“ (Art. 16 A. 2).

Der Umfang der dem Empfänger zustehenden Rechte wird nicht durch den Inhalt des Frachtbriefes, sondern durch den Inhalt des Frachtvertrags bestimmt, für welchen der Frachtbrief allerdings als Beweisurkunde in Betracht kommt. Da aber der Frachtvertrag zwischen der Bahn und dem Absender abgeschlossen wird, so ist lediglich des Absenders Wille zu Gunsten und Nachteil des Empfängers entscheidend [2]), da dieser

---

1) Ob und inwieweit dem Absender ein Regreßanspruch gegen den Empfänger zusteht, richtet sich nicht nach dem Frachtvertrag, sondern nach dem zu Grunde liegenden Rechtsgeschäft.

2) R.G. XIII S. 76.

selbst auf die Gestaltung des ihn berechtigenden und verpflichtenden Verhältnisses keinen Einfluß besitzt, sondern die durch die ursprünglichen Kontrahenten geschaffene Rechtslage für sich gelten lassen muß. Der Empfänger kann aber nur diejenigen Rechte aus dem Frachtvertrage geltend machen, die sich auf die Erfüllung der Frachtobligation in seiner Person beziehen [1]), also auf die nach Ort, Zeit, Gegenstand gebehörige Ablieferung bezw. auf Schadensersatz wegen Verlust oder Versäumung der Lieferfrist.

Da der Absender Erfüllung in der Person des Empfängers ins Auge faßt, in dessen Interesse kontrahiert, so richtet sich auch nach dessen Interesse die Höhe des Schadensersatzes [2]). Nur inwieweit dem Empfänger, nicht inwieweit dem Absender ein Schaden durch die nicht gehörige Ausführung des Transportes erwachsen ist, kommt in Betracht bei der Selbständigkeit der in Art. 16 Abs. 2 dem Empfänger eingeräumten Befugnis, die ihm ein Recht zur Klage auf Vertragserfüllung gegen die Bahn und zwar zur Klage im eigenen Namen giebt. Darauf, in wessen Interesse, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem, dem des Absenders oder eines Dritten (z. B. Spediteur) handelt, kommt es gar nicht an [3]). Dieser Frage wird durch die Klageerhebung im eigenen Namen nicht präjudiciert. Sie wird nicht durch die Rechte aus dem Frachtvertrage berührt, sondern ist zu beurteilen nach den das Rechtsverhältnis unter den Beteiligten (Kauf, Tausch, Miete etc.) beherrschenden Rechtsgrundsätzen [4]).

Ebensowenig üben aber die am Frachtgute zustehenden dinglichen Rechte einen Einfluß auf die dem Empfänger zustehenden Rechte aus; der dinglich Berechtigte kann sein Recht geltend machen, mag sich das Gut in den Händen des Absenders, der Bahn oder des Empfängers befinden. Nur wenn das Recht zu seiner Ausübung Detention oder die Möglichkeit der Verfügung über das Gut voraussetzt, z. B. Pfandrecht des Kommissionärs oder Spediteurs (Art. 374, 383 H.G.B.), wird dasselbe durch das Dispositionsrecht des Absenders bezw. Empfängers [5]) ausgeschlossen.

Die Geltendmachung des Rechts kann nicht nur durch Klage, sondern auch auf dem Wege der Einrede (Kompensation mit der Frachtforderung) [6]) oder der Widerklage erfolgen.

---

1) Thöl III S. 66.

2) Vgl. R.O.H.G. IV S. 362; Goldschmidt Z. XXVI S. 608.

3) Eigenes Interesse ist namentlich dann vorhanden, wenn der Frachtvertrag für seine, des Empfängers Rechnung abgeschlossen ist; auch im anderen Falle kann der Empfänger ein Interesse an der Erlangung des Gutes haben. Eigenes und fremdes Interesse können konkurrieren, z. B. beim Kommissionär, beim Pfandgläubiger (v. Hahn II S. 654).

4) R.O.H.G. XXII S. 331.

5) Vgl. Eger II S. 324.

6) Vgl. Urteil des Ob.App.Ger. Dresden bei Goldschmidt Z. III S. 221.

Die Klage geht nicht nur auf Uebergabe des Frachtbriefs und Auslieferung des Gutes, die nur als Hauptbeispiele [1]) angeführt werden, sondern sie kann sich auf alle durch den Frachtvertrag begründeten Rechte wie Schadensanspruch wegen Verlust des Gutes und Lieferfristüberschreitung erstrecken.

Als Zeitpunkt der Erhebung der Klage, des Prozeßbeginn's gilt der Akt der Zustellung der Klageschrift an den Gegner [2]).

Dieses Recht der Klage erlischt, wenn der Absender, von dem ihm nach Art. 15 zustehenden Dispositionsrecht Gebrauch machend, Kontreorder erteilt hat.

VI. Eine Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung der frachtbriefmäßigen Beträge [3]) wird erst begründet durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefs (Art. 17). Die Annahme des Gutes ohne den Frachtbrief, der ihn erst über den Umfang seiner Verpflichtungen aufklärt, erzeugt diese ebensowenig wie die Annahme des Frachtbriefs ohne das Gut. Da in dieser Annahme der Wille des Empfängers zum Eintritt in den Frachtvertrag als Selbstkontrahent zur Erscheinung kommt, so übernimmt er auch die Verpflichtung zur Leistung des Aequivalents für die vertragsmäßige Ausführung des Transports. Nicht auf einer Anweisung des Absenders, die der Empfänger acceptiert [4]), beruht seine Zahlungspflicht, sondern auf dem Frachtvertrage, dessen Inhalt auch für den in diesen eintretenden Empfänger maßgebend ist und ihn verpflichtet zur Zahlung des vereinbarten Betrags, indem er mit den Rechten auch die Pflichten aus dem Frachtvertrage übernimmt, wie sie im Frachtbriefe festgesetzt sind. Der Empfänger muß diesen in jeglicher Beziehung für und gegen sich wie der ursprüngliche Kontrahent gelten lassen, muß alle Bedingungen anerkennen. Er kann nur in den Vertrag eintreten oder den Eintritt pure ablehnen, darf aber nicht nur bedingungsweise dem Vertrag beitreten. Da die Bahn zur Ablieferung des Guts und Frachtbriefs verpflichtet ist, so muß sie diese dem Empfänger anbieten [5]). Nimmt dieser die Offerte ausdrücklich oder durch konkludente Handlungen an, so unterwirft er sich damit der Zahlungspflicht. Verzögert er die Annahme, so gerät er in Annahmeverzug und hat sodann die Rechtsfolgen desselben zu tragen. Eine Annahme des Gutes liegt nur vor nach Ablieferung aller die Sendung bildenden zusammengehörigen Gegenstände. Bis dahin kann der Empfänger die ihm bereits ausgehändigten Stücke wieder zurückliefern

---

1) Vgl. Endemann S. 606.

2) Vgl. deutsche R.Civ.Proz.O. § 230.

3) Siehe S. 155.

4) Vgl. über diese Anweisungstheorie Eger II S. 352 f.

5) Dieses Anerbieten kann auch durch konkludente Handlungen, z. B. Zufuhr ans Haus oder Geschäftslokal, erfolgen. Vgl. Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 407.

und so die Entstehung seiner Zahlungsverbindlichkeit verhindern[1]). Anders, wenn die Sendung aus verschiedenen selbständigen Gütern (Stückgütern) besteht, die nicht Bestandteile einer größeren Einheit bilden, sondern deren Einheit nur äußerlich durch gemeinschaftliche Verzeichnung auf einem Frachtbriefe hergestellt ist. Hier wird der Empfänger durch Annahme einzelner Stückgüter nur zur Zahlung der auf diese entfallenden Frachtbeträge verpflichtet[2]).

VII. Für den Umfang der Zahlungspflicht des Empfängers ist der Frachtbrief maßgebend. Er hat „die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge“[3]) der Eisenbahn zu bezahlen (Art. 17), oder, wie der französische Text schärfer besagt, le montant des créances résultant de la lettre de voiture, d. h. alle Beträge der Forderung der Bahn[4]), soweit solche aus dem Frachtbriefe hervorgehen. Wenn auch dieser Wortlaut der mißverständlichen Auffassung[4]) Raum zu bieten scheint, als ob die frachtbriefmäßige Höhe der Beträge die unbedingte Grenze der Zahlungspflicht des Empfängers bestimme, so würde eine solche Auffassung in Hinblick auf Art. 12, der eine Nachzahlung des zu wenig Geforderten und eine Rückerstattung des zu viel Erhobenen vorsieht, unhaltbar sein.

Zu den im Frachtbriefe ersichtlich zu machenden von der Bahn zu erhebenden Beträgen gehören außer den Frachtsätzen (Frachtzuschlag für Interessedeklaration) Nachnahme, Provision[5]), Nebengebühren, Zollgelder[6]), Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen und andere zum Zwecke der Ausführung des Transports gehabte bare Auslagen (Spesen) (Art. 11) und Frachtzuschlag (Art. 7 Ausf.-Best. § 3).

Es ist nicht notwendig, daß diese Forderungen im Frachtbriefe ziffermäßig bestimmt sind[7]), sondern es genügt, wenn dieselben nur indirekt aus demselben hervorgehen durch Bezugnahme auf allgemeine oder spezielle Normen des Reglement (Tarife, Lokalstatuten), welche hierdurch zu einem Bestandteil des Frachtvertrags werden, oder auf Begleitpapiere, Fakturen u. s. w. Bildet in der Regel auch der Inhalt des Frachtbriefs die Grenze der Zahlungspflicht des Empfängers, indem namentlich für ihn keine Verbindlichkeit entsteht aus den zwischen Absender und Bahn getroffenen Vereinbarungen, soweit sich dieselben nicht

---

1) Vgl. Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 411.

2) Vgl. Eger II S. 363 f.

3) Dieser Ausdruck kommt im Ergebnis auf dasselbe hinaus wie Art. 406 H.G.B., welcher den Empfänger verpflichtet dem Frachtführer „nach Maßgabe des Frachtbriefs“ Zahlung zu leisten.

4) Vgl. Schwab S. 205.

5) Siehe Rückseite des Frachtbriefformulars.

6) Art. 20.

7) Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 627, 635.

aus dem Frachtbriefe ergeben so erstreckt sich diese doch auch darüber hinaus auf nicht frachtbriefmäßige Forderungen, welche der Bahn aus Handlungen oder Unterlassungen des Empfängers bei der Ablieferung [1]), z. B. Verzögerung oder Verweigerung der Annahme, erwachsen sind.

Da der Empfänger nur die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu zahlen hat, so cessiert seine Zahlungspflicht, wenn der Frachtbrief einen Frankaturvermerk enthält für die vom Absender im voraus bezahlten oder als Frankaturvorschuß hinterlegten Beträge.

Eine verhältnismäßige Minderung des Frachtbetrags kann der Empfänger vornehmen, wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen. Zwar spricht Art. 44 Abs. 4 nur von dem Rechte des Empfängers, die fehlenden Gegenstände in der Empfangsbescheinigung speziell auszuschließen, aber es wäre irrig [2]) hieraus die volle Zahlungspflicht zu folgern.

Der Frachtbetrag wird tarifmäßig nach der Quantität bezw. dem Gewicht der Transportgüter berechnet. Das Aequivalent der Fracht entspricht der Transportleistung, und die Verpflichtung zur Zahlung des ganzen frachtmäßigen Betrags ist an die stillschweigende Voraussetzung geknüpft, daß auch das Gut nach Maßgabe des Frachtbriefs abgeliefert wird, was gewöhnlich durch die Bezugnahme auf die für die Frachtberechnung maßgebenden Normen dargethan wird.

Der Empfänger, dem bei den der Selbstabholung unterworfenen Gütern [3]) die Verpflichtung zur Einhaltung der bestimmten Entladungsfristen obliegt, hat, wenn er das Gut erst nach Ablauf derselben abnimmt, das tarifmäßige Lagergeld oder Wagenstandgeld zu entrichten [4]).

§ 19.

Ablieferungsverfahren [5]) und Ablieferungshindernisse [6]).

A. Das Ablieferungsverfahren.

Der schweizer. Entwurf (Art. 12) hatte das gesamte Ablieferungsrecht von der einheitlichen internat. Regelung ausgeschlossen [7]). Daß man nicht so weit ging und die Prinzipien des materiellen Ablieferungsrechts im I.U. festsetzte, hat die Darstellung im vorigen § gezeigt.

Schon der deutsche Entwurf (Art. 12) hatte diese Ausschließung prinzipiell nur auf das Ablieferungsverfahren beschränkt, dabei aber

---

1) Endemann, Eisenbahnrecht, S. 627; Eger II S. 380 f.

2) So Schwab S. 25.

3) Siehe über die Ablieferung der Güter, Fristen u. s. w. S. 158 ff.

4) V.O. § 69 A. 5.

5) Art. 19 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57; V.O. § 46, 68, 69).

6) Art. 24 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 62; V.O. § 70, 71, 72).

7) Gegen diese Einschränkung sprach sich aus Eger, Einf., S. 75 f.

gleichzeitig auch einige das Ablieferungsverfahren betreffende Grundsätze (Pfandrecht, Einziehung der Frachtgelder durch die Empfangsbahn — Art. 12a—d) aufgenommen, und dementsprechend bestimmt Art. 19: „Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen [1])".

I. Es kann demnach der nicht an der Bestimmungsstation wohnhafte Empfänger, wie schon erwähnt wurde [2]), dann Ablieferung an seinem Wohnort von der Bahn beanspruchen, wenn dies durch das für die abliefernde Bahn geltende Recht (Gesetz oder Reglement) vorgeschrieben ist. In diesem Falle finden die für interne Transporte geltenden partikulären Vorschriften auch Anwendung auf internat. Transporte.

Nach Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 3 und V.O. § 68 A. 3 kann die Bahn Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter [3]) innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts gelegenen [4]) Ortschaften [5]) bestellen [6]). Während nun die Haftpflicht der Bahn ge-

1) Dies entspricht der herrschenden Theorie des internat. Privatrechts. Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 143.

2) Siehe S. 149.

3) Auch wo eine reglementarische Zufuhr der Güter zum Hause des Empfängers stattfindet (auch wenn auf dem Frachtbriefe die Zufuhr zum Hause des Empfängers ausdrücklich verlangt ist), kann dem Empfänger das ihm nach Art. 10 A. 5 zustehende Recht, bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht etwas Anderes im Frachtbriefe festgesetzt ist, nicht entzogen werden. Nur wenn letzteres der Fall, geht ihm dies Recht verloren. Das Verlangen (auf dem Frachtbriefe) schließt nicht aus, daß der Empfänger bis nach der durch ihn besorgten Zollbehandlung auf die Zufuhr der Güter verzichte, doch darf, wenn diese reglementarisch versprochen ist, vorausgesetzt werden, daß der Empfänger die Bahn rechtzeitig von der Ausübung des Art. 10 A. 5 ihm vorbehaltenen Rechts unterrichte. So entschieden vom Centralamt (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 143 f.).

4) Für diese Leistungen sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren zu entrichten. Der Rollfuhrmann muß seinen Gebührentarif bei sich tragen und auf Verlangen vorzeigen (V.O. § 60 A. 3).

5) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 4 (V.O. § 68 A. 4): „Sind für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, seitens der Verwaltung Einrichtungen zum Weitertransport nicht getroffen, so hat die Eisenbahn, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist, entweder den Empfänger nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen zu benachrichtigen oder die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen."

6) In Frankreich ist die Zuführung nach dem außerhalb der Bestimmungsstation gelegenen Wohnort nicht obligatorisch. Nur wenn die Bahnen derartige Einrichtungen (service de réexpédition) getroffen haben, sind sie auch zur Zuführung verpflichtet (Cahier des charges a. 52; Sarrut n. 610, 637 ss.).

mäß den Haftpflichtsnormen des I.U. auf den Transport bis zu der im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsstation beschränkt ist (Art. 30 A. 2), wird auch auf die Weiterbeförderung, mithin auf den ganzen Transport bis zur Ablieferung ausgedehnt, wenn die Bahn solche Einrichtungen für die Weiterbeförderung durch Rollfuhrunternehmer getroffen hat[1]), da diese auch als „Leute der Eisenbahn" (Art. 29) betrachtet werden (V.O. § 68 A. 3; § 76 A. 2). Ein Zwang zur Benutzung der von der Bahn bestellten Fuhrunternehmer besteht in der Regel nicht für den Empfänger[2]).

II. Ob das Frachtgut nach Ankunft an der Bestimmungstation Bring- oder Holgut ist, richtet sich im Gebiet des „Vereins" nach den (Tarif-)Bestimmungen der einzelnen Bahnen[3]). Die Selbstabholung ist hier ausgeschlossen bezüglich derjenigen Güter, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung gefahren werden müssen (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 1, 6; V.O. § 68 A. 1, 6).

Die Bahn hat, um ihrer Auslieferungspflicht zu genügen, die der Selbstabholung unterworfenen Güter zur Ablieferung an den Empfänger bereit zu stellen und zwar die vom Empfänger auszuladenden auf den Entladeplätzen, die übrigen Güter in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden) (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 7; V.O. § 68 A. 7).

Diese Bereitstellung erscheint aber nur als Vorbereitung der Ablieferung.

Die Ablieferung[4]) selbst stellt sich dar als ein Akt, durch welchen die Bahn nach Beendigung des Transports mit ausdrücklicher oder stillschweigender Genehmigung des Empfängers die Gewahrsam des

---

1) Ist dies nicht der Fall, so treten für die Weiterbeförderung die Verpflichtungen des Spediteurs ein (V.O. § 76 A. 1).

2) Er kann sich sowohl anderer Fuhrunternehmer bedienen, als das Gut selbst abholen, sofern er dies vor dessen Ankunft schriftlich der Abfertigungsstelle meldet. Dieses Recht kann aber im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder aufgehoben werden (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 5; V.O. § 68 A. 5).

3) In Frankreich findet Ablieferung am Bahnhof oder Zuführung je nach der Angabe des Frachtbriefs statt. Fehlt eine solche, so werden die als Eilgut beförderten Güter in die Wohnung des Empfängers zugeführt, die als Frachtgut beförderten sind dagegen am Bahnhofe abzuholen (Lyon-Caen et Renault III n. 781).

Auch in Italien bestimmt der Absender im Frachtbrief durch den Vermerk: „in stazione" die Selbstabholung durch den Empfänger. Wo dieser Vermerk fehlt, hat die Bahn Recht und Pflicht der Zuführung (Regolamento a. 120; Vidari n. 149). Vgl. auch S. 59.

In Belgien erfolgt Ablieferung am Bahnhofe oder Zuführung je nach Angabe im Frachtbriefe bezw. nach der Natur des Gutes (Lanckman n. 376).

Das schweizer. Tr.G. (1893) Art. 19 setzt Selbstabholung voraus und verweist betreffs der Zufuhr der Güter zum Hause des Empfängers auf die Tarife. Ebenso das russische E.G. Art. 79.

4) Vgl. über diese v. d. Leyen bei Goldschmidt, Z. XVI S. 89 f.

Frachtgutes aufhebt und dieses zur Abnahme durch den Empfänger bereit stellt.

Die Ablieferung besteht also in einem thatsächlichen Verabfolgen (Restitution)[1]) und braucht nicht Tradition im Rechtssinne zu sein.

Durch diese Restitution muß der Empfänger in die Lage versetzt sein, über das Gut zu verfügen, die Gewahrsam über dasselbe auszuüben. Deshalb ist auch die vorgeschriebene Ablieferung an die Niederlagen der Zoll- und Steuerverwaltung (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 6; V.O. § 68 A. 6) als Aushändigung im Sinne des Art. 16 zu betrachten, wenn dem Empfänger die Ankunft angezeigt und er durch Zustellung der erforderlichen Papiere in die Lage versetzt wurde, über das Gut zu verfügen und die weitere Sorge für dasselbe zu übernehmen[2]). Indem dem Empfänger die Möglichkeit der Verfügung über das Gut gewährt wird, ist an ihn abgeliefert. Daß aber in der Niederlage der Zollverwaltung das Gut zur Verfügung gestellt wird, hängt nicht vom Willen der Bahn ab, sondern ist Folge einer zwingenden zollgesetzlichen Vorschrift, der sich die Bahn und der Empfänger zu unterwerfen hat.

Die Bahn wird von ihrer Pflicht aus dem Frachtvertrag befreit nicht nur durch Ablieferung schlechthin, sondern nur durch Ablieferung an den im Frachtbrief oder durch nachträgliche Anweisung des Absenders (Art. 15) bezeichneten Empfänger, oder an den von diesem zur Empfangnahme bevollmächtigten Vertreter.

III. Nach den gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen der Ablieferungsbahn richten sich insbesondere die Notwendigkeit und die Modalitäten der Avisierung, wenn das Gut Holgut ist und nicht in die Wohnung des Empfängers zugeführt werden muß. In Bezug auf Wahrung der Lieferfrist hat dann die Avisierung die Wirkung der Ablieferung (Ausf.-Best. § 6 A. 5).

Ueber diese Avisierung haben die V.O. und die entsprechenden Sätze des Vereins-B.R. Folgendes normiert[3]):

Die schriftliche Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes ist (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 1; V.O. § 68 A. 1) dem Empfänger auf seine Kosten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes[4]) durch Boten, die Post oder sonstige Gelegenheit mit der Aufforderung,

---

1) So die übereinstimmende Auffassung der Praxis und Theorie. Vgl. R.O.H.G. II S. 252 f.; VIII S. 27 f.; XIV S. 294 und die Entscheidungen des Reichsger. und des österr. ob. Gerichtshofs bei Eger, Entscheidungen, I S. 270; IV S. 164 und 434; Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., II S. 64, 490. Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 608; Eger II S. 164 f.; Gareis-Fuchsberger S. 836; Lanckmann, 376.

2) So R.O.H.G. VIII S. 29.

3) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57; V.O. §§ 68, 69.

4) Die Avisierung kann also auch vor Ankunft und Bereitstellung des Gutes erfolgen. Die Bahn ist aber gemäß § 69 A. 6 V.O. zum Ersatze der zwar rechtzeitig, aber vergeblich

das Gut innerhalb tarifmäßiger Frist abzunehmen, zuzusenden [1]). Sie unterbleibt nur, wenn ausdrücklich vom Empfänger verbeten, sowie bei bahnlagernd gestellten Gütern.

Die Avisierung ist ferner noch obligatorisch in der Schweiz [2]), in Belgien [3]) und Rußland [4]). Dagegen ist in Frankreich [5]) und in Italien [6]) eine Verpflichtung der Bahn zur Avisierung in der Regel nicht anerkannt.

IV. Die Absendung des Benachrichtungsschreibens ist im Allgemeinen auch der für die Berechnung der Frist, innerhalb welcher die Holung und Entladung durch den Empfänger zu bewirken ist, maßgebende Anfangstermin [7]) (V.O. § 69 A. 3; Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 9).

---

versuchten Abholung des Gutes verpflichtet, wenn es auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereitgestellt ist. — Eine telephonische Avisierung auf Grund der Zustimmung der Parteien ist in österr. Stationen eingeführt (vgl. v. Buschman S. 193). In der Regel erfolgt in Oesterreich die Zustellung der Avise durch die Post (v. Buschman S. 186 ff.); in Deutschland nach Wahl der Bahn durch die Post oder Boten, wenn nicht der Empfänger Art der Benachrichtigung vorgeschrieben hat (Zus.-Best. z. V.O. § 68 Z. 1).

1) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 2 (V.O. § 68 A. 2): „Die Benachrichtigung über die Ankunft von Eilgut muß, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen 2 Stunden, die Zuführung in die Behausung des Empfängers binnen 6 Stunden nach Ankunft erfolgen. Diese Fristen ruhen an Sonn- und Festtagen von 12 Uhr mittags, an Werktagen von 6 Uhr abends bis zum Anfang der Dienststunden des folgenden Tages. Die Festsetzungen über die Lieferfrist (§ 63) werden hierdurch nicht berührt.“

2) Schweiz. Tr.G. (1893) Art. 19. Die schriftliche Anzeige, welcher die Zustellung des Frachtbriefs an den Adressaten gleichsteht, hat die Bahn längstens 24 Stunden nach Ankunft des Frachtgutes, bei den Eilfrachtgütern längstens 4 Stunden nach erfolgter Ankunft (bei den später als 5 Uhr abends ankommenden Gütern längstens bis 9 Uhr morgens) abzusenden.

3) Lanckman n. 378.

4) Russisch. E.G. Art. 80.

5) In Frankreich ist aber die Absendung eines Avisbriefes auch für die bahnhoflagernd adressierten Güter Voraussetzung des Anspruchs der Bahn auf Lagerungsgebühr, droits de magasinage (ebenso in Italien), und der bahnseitigen Zuführung des Gutes in die Wohnung des Empfängers, wenn dieser es nicht am Morgen nach Absendung des Avisbriefes abgeholt hat (Sarrut n. 303, 542, 627).

6) Vidari n. 150 (Regolam. a. 117); Marchesini II n. 148.

7) Erfolgt die Benachrichtigung durch die Post, so beginnen die Fristen frühestens 3 Stunden nach Aufgabe des Schreibens zur Post (V.O. § 69 A. 2), „soweit nicht durch die für die abliefernde Bahn bestehenden Bestimmungen etwas anderes festgesetzt ist“, fügt Zus.-Best. z. Ver.B.R. Z. 10 zu § 57 in Rücksicht auf die bei den niederländischen Bahnen bestehenden besonderen Verhältnisse hinzu (dies ist die einzige Abweichung von den sonst wörtlich übereinstimmenden §§ 68 und 69 V.O.). Mit der Ankunft des Gutes beginnt dagegen der Lauf der Frist bei bahnlagernd gestellten Gütern, und wenn der Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten hat (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 11; V.O. § 69 A. 3).

Diese Abholungs- und Entladungsfrist[1]), die lagerzinsfreie Zeit[2]) ist der tarifarischen Festsetzung der einzelnen Bahnen[3]) überlassen. Sonn- und Festtage werden nicht mitgerechnet, ebensowenig die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender oder Empfänger[4]) verzögert wird. Die Abnahme hat in den vorgeschriebenen Geschäftsstunden zu erfolgen. Die Nichtabnahme innerhalb der bestimmten Frist verpflichtet den Säumigen zur Zahlung des tarifmäßigen Lager- oder Wagenstandsgeldes. Ferner kann die Bahn die Ausladung auf Gefahr und Kosten des diese verabsäumenden Empfängers besorgen[5]) (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 9; V.O. § 69 A. 1, 5).

B. Ablieferungshindernisse.

Sobald die Eisenbahn nicht imstande ist, den Frachtvertrag am Bestimmungsorte durch Ablieferung des Gutes zu erfüllen (Art. 16 A. 1),

---

1) Die Ausladung oder Abtreibung der Tiere, welche nach der Ankunft („gegen Rückgabe des Beförderungsscheins oder“ — diese Worte fehlen in Zus.-Best. z. Ver.B.R. Z. 10 zu § 57) nach Aushändigung des Frachtbriefs an den Empfänger gegen dessen Bescheinigung ausgeliefert werden, muß spätestens 2 Stunden nach der Bereitstellung und dem Ablaufe der zur etwaigen zoll- und steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist kann die Bahn die Tiere auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung geben oder ein tarifmäßiges Standgeld erheben (V.O. § 46 A. 3). Die Abholung von Tieren hat in Italien innerhalb 4 Stunden nach deren Ankunft zu erfolgen, widrigenfalls sie für Rechnung und Gefahr des Eigentümers von der Bahn zugeführt werden (Tariffe a. 89). In Frankreich werden die bei der Ankunft nicht abgeholten Tiere auf Kosten und Gefahr des Berechtigten in einer Stallung verwahrt (Picard IV p. 698).

2) Sie darf aber nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung (bezw. Empfang) der Benachrichtigung betragen (V.O. § 69 A. 1).

In Frankreich sind Eilgüter innerhalb 48 Stunden, gewöhnliche Frachtgüter und ganze Wagenladungen im Laufe des Tages nach dieser Absendung abzuheben bezw. zu entladen. Nach Ablauf dieser Frist hat der Säumige den festgesetzten Lagerzins zu zahlen (Sarrut n. 293, 294).

In Italien sind die abzuholenden Güter innerhalb 24 Stunden nach Empfang des Avisbriefes, und wenn dieser durch die Post befördert wurde, innerhalb 36 Stunden nach der Aufgabe desselben abzuholen (Tariffe a. 117).

3) Wenn sie nicht für das ganze Gebiet gleichmäßig durch Tarif festgesetzt ist, muß sie auf jeder Station durch Aushang an der Abfertigungsstelle sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur öffentlichen Kenntnis gebracht werden (V.O. § 62 A. 2).

4) Diese haben die Dauer der Abfertigung nachzuweisen (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 12; V.O. § 69 A. 4).

5) Die Bahn ist bei Gefährdung des geregelten Verkehrs durch große Güteranhäufungen zur Erhöhung der Lager- und Wagenstandsgelder eventuell auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, aber nur vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde berechtigt (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 15; V.O. § 69 A. 7). Ebenso kann auch in Italien in solchen Fällen eine Beschränkung der Entladefristen auf ein Drittel der gewöhnlichen Dauer für einzelne Stationen angeordnet werden (Tariffe n. 117 lit. o).

liegt ein Ablieferungshindernis [1]) vor. Ein solches kann veranlaßt sein durch den Absender, z. B. unrichtige Angabe der Adresse, durch den Empfänger, z. B. Verweigerung [2]) oder Verzögerung der Annahme, Nichtabholung der bahnlagernd gestellten Güter innerhalb der vorgeschriebenen Abholungsfrist. Ein solches Ablieferungshindernis kann ferner bestehen in der Unfindbarkeit des Empfängers, im gänzlichen oder teilweisen Verluste des Gutes, in gerichtlicher, zollamtlicher oder polizeilicher Beschlagnahme desselben [3]) u. s. w.

Während im Allgemeinen das Verfahren beim Eintritt derartiger Ablieferungshindernisse wie das ganze Ablieferungsverfahren der partikularrechtlichen Normierung, den für die Ablieferungsbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterstellt ist (Art. 24 A. 2), hat das I.U. doch folgende Grundsätze aufgestellt, welche eine einheitliche Regelung für das ganze Vertragsgebiet enthalten:

I. Vor allem negativ:

„Die Ablieferungsstation darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden" (Art. 24 A. 1). Dies würde unter Umständen große Kosten verursachen. Da sich ein solcher Rücktransport als Abschluß eines neuen Frachtvertrages darstellt, bedarf er an und für sich der Willensübereinstimmung der beiden Kontrahenten, des Absenders und der Bahn, zu seiner rechtsgültigen Entstehung [4]).

II. Sodann positiv:

Die Ablieferungsstation hat den Absender von der Ursache eines solchen Ablieferungshindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen (Art. 24 A. 1).

Da der Empfänger nicht in den Frachtvertrag eingetreten ist, so hat die Bahn es nur mit ihrem Kontrahenten, dem Absender, zu thun, der eventuell für die der Bahn erwachsenen Kosten, für die sie in der Regel auch durch das Pfandrecht am Gut gedeckt sein wird, aufzukommen hat. Diesem wird es am ersten möglich sein, durch Verständigung mit dem Empfänger das Hindernis zu beseitigen oder, wenn das nicht angeht, die seinem Interesse am besten entsprechende Verfügung über das Gut zu treffen. Unverzüglich, unmittelbar nachdem die Bahn von dem Eintritt des Hindernisses Kenntnis erhalten, mit thunlichster Beschleunigung hat sie diese Anzeige an den Absender zu richten.

---

1) Im Gegensatze zu dem Transporthindernis (Art. 18), einem nur Antritt oder Fortsetzung des Transports, nicht die Ablieferung verhindernden Umstand. Vgl. S. 143.

2) Aus welchem Grunde die Annahme verweigert wird, ob gerechtfertigt oder ungerechtfertigt, ist gleichgültig.

3) Vgl. Gasca III p. 195.

4) Durch die Annahme des ohne sein vorheriges Einverständnis zurückbeförderten Gutes hat der Absender die Rückbeförderung nachträglich genehmigt. Vgl. Picard IV p. 746.

Die Form der Anzeige (schriftlich, telegraphisch oder telephonisch) ist dem Ermessen der anzeigepflichtigen Ablieferungsstation anheimgestellt, nur muß diese Anzeige dem Absender durch Vermittlung der Versandtstation zugehen [1]). Diese ist verpflichtet, die Anzeige an den Absender gelangen zu lassen [2]).

Für die Folgen der nicht oder nicht ordnungsgemäß (nicht unverzüglich, nicht durch die Versandtstation) erstatteten Benachrichtigung ist die Ablieferungsstation haftbar [3]). Will der Absender eine andere Verfügung über das Gut treffen, so kann er, falls es sich um eine der in Art. 15 A. 1 bezeichneten Verfügungen handelt, dies nur thun unter Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefs [4]) und unter Beobachtung der Vorschriften des Art. 15 A (2) 3 und 6. Handelt es sich um eine andere Verfügung (als die des Art. 15 A. 1), so kann dies unter den partikularrechtlich aufgestellten Voraussetzungen geschehen.

III. Im Gebiete des Vereins (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 62 und V.O. § 70) bestehen folgende das Verfahren bei Ablieferungshindernissen regelnde Vorschriften, welche die wenigen einheitlichen Normen des Art. 24 ergänzen.

1) Die Bahn hat solche Güter auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen [5]) und für dieselben die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden; sie haftet in diesem Falle also nicht

---

1) Diese kennt am besten die Adresse des Absenders und etwaige Veränderungen derselben. Außerdem kann es für sie wegen der Nachnahme und sonstiger Berechnungen von Wichtigkeit sein, von der Existenz eines Hindernisses Kenntnis zu erlangen. Vgl. Eger, I.U. S. 433.

2) So hat nach Uebereinkommen z. Ver.B.R. (Art. 21) die Empfangsstation durch eingeschriebenen Brief (event. durch Telegramm) die Versandtstation zu benachrichtigen, die den Absender benachrichtigt und darauf dringt, daß dieser längstens innerhalb 14 Tagen eine schriftliche Verfügung erteilt, die der Empfangsstation sofort „eingeschrieben" zu übermitteln ist.

3) Vgl. Schwab S. 220.

4) Die entgegengesetzte Auffassung Schwab's S. 220 f. wird mit guten Gründen bekämpft von Eger, I.U. S. 434 f. Sobald der Absender eine der im Art. 15 A. 1 bezeichneten nachträglichen Verfügungen über das Gut treffen will (bis zur Uebergabe des Frachtbriefs an den Empfänger oder bis zur Zustellung der Klage desselben an die Bahn), kann er das nur unter den Voraussetzungen des Art. 15 A. 2, 3 und 6, denn hier im Art. 15 wird von diesen Verfügungen schlechtweg gehandelt, gleichviel ob sie durch ein Ablieferungshindernis oder durch einen anderen Umstand hervorgerufen wurden. Wenn Art. 24 A. 2 nun sagt, daß „im Uebrigen" das Verfahren bei Ablieferungshindernissen sich nach den für die Ablieferungsbahn geltenden partikularrechtlichen Bestimmungen richte, so ist das nur dahin zu verstehen, daß diese zur Anwendung kommen, soweit nicht Art. 24 A. 1 und andere Bestimmungen dieses Verfahren regeln; die bei dem Lösungsversuche Schwab's S. 221 sich ergebenden, von ihm hervorgehobenen theoretischen und praktischen Schwierigkeiten fallen dann hinweg. Schließlich spricht für die im Texte vertretene Auffassung die Tendenz, die einheitliche Normierung des I.U. als Regel gegenüber den partikularrechtlichen Abweichungen als Ausnahmen festzuhalten. Vgl. Eger, I.U. S. 435.

5) So auch ital. Instr. § 59.

als Frachtführer nach Art. 29 ff. Ihr erwächst alsdann auch ein Anspruch auf tarifmäßiges Lagergeld [1]).

Will die Bahn derartige Güter nicht selbst auf Lager nehmen, so kann sie dieselben unter Nachnahme der darauf lastenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause [2]) oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager übergeben, wovon der Absender sofort zu benachrichtigen ist (V.O. § 70 A. 2; Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 62 Z. 2).

2) Ferner steht der Bahn das Recht des Verkaufs [3]) derartiger nicht ablieferbarer Güter zu. Dieser Verkauf kann stattfinden sofort bei Gütern [4]) welche schnellem Verderben ausgesetzt sind [5]) oder welche nach örtlichen Verhältnissen weder eingelagert noch einem Spediteur übergeben werden können. Frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, falls aber deren Wert durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnismäßig vermindert würde, auch schon früher kann stattfinden der Verkauf der Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen, noch vom Absender zurückgenommen werden.

Der Verkauf erfolgt ohne weitere Förmlichkeit, die Bahn soll nur bestmöglichst verkaufen. Dem Absender, der womöglich von dem bevorstehenden Verkaufe zu benachrichtigen ist, muß der Erlös des Verkaufs nach Abzug der Kosten zur Verfügung gestellt werden (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 62 Z. 3; V.O. § 70 A. 3).

Das französische Recht [6]) giebt ebenfalls der Bahn das Recht das Gut selbst zu verwahren oder in einem öffentlichen Lagerhause zu

1) Vgl. V.O. § 69 A. 5.

2) Die Bahn schließt hier einen Depositalvertrag mit dem Spediteur oder Lagerhaus (dieses qua negotiorum gestor „dessen, den es angeht", d. h. des Empfängers bezw. Absenders) ab. Für die Bahn ist durch die Uebergabe des Gutes das Frachtverhältnis abgeschlossen, so daß sie von jeder weiteren Haftung frei wird (vgl. die Entscheidungen bei Ruckdeschel S. 156 f.).

3) Oeffentlichen Verkauf schreibt vor H.G.B. Art. 407 (vgl. Cosack S. 389; Code de com. a. 106; Lanckman n. 424).

4) Aus diesem Verkaufsrecht kann unter Umständen bezüglich solcher Güter für die Bahn, welche die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden hat, eine Verkaufspflicht entstehen. Vgl. v. Buschman S. 201.

5) Das Verkaufsrecht bei leicht verderblichen und minderwertigen (d. h. im Verhältnis zu den Deponierungskosten) Gütern in Frankreich (Picard IV p. 747); Belgien (Lanckman n. 407; Conditions réglément. a. 25); Italien (Tariffe a. 112); Rußland (E.G. Art. 84); Schweiz (Tr.G. 1893 Art. 24); solche leichtverderbliche Güter müssen, und Güter, über die weder Versender noch Empfänger innerhalb 30 Tagen verfügt hat, können zu Gunsten wessen Rechtens verkauft werden. In beiden Fällen sind die Beteiligten, und zwar, wenn die Natur des Gutes es gestattet, mindestens 8 Tage zum voraus, von der Anordnung des Verkaufs zu benachrichtigen.

6) Vgl. Sarrut n. 567, der die Pflicht durch die Formel ausdrückt: „agir au mieux des intérêts de l'expéditeur", n. 571 s.

deponieren oder zu verkaufen [1]). Aehnlich in Belgien [2]), Italien [3]), Schweiz [4]) und Rußland [5]).

§ 20.

Die Einziehung der Frachtforderungen und das Pfandrecht der Eisenbahn [6]).

A. Einziehung der Fracht etc. durch die Empfangsbahn.

Die Ablieferung des Gutes und des Frachtbriefes hat, wie gezeigt [7]), nur Zug um Zug, gegen Bezahlung der Frachtforderung durch den Empfänger zu erfolgen. Es ist Recht und Pflicht der abliefernden (Empfangs-)Bahn, diese Forderungen einzuziehen. Dieses ergiebt sich aus dem Prinzip der Transportgemeinschaft [8]).

Nach dem Vorbilde des Art. 410 H.G.B. schreibt so Art. 20 vor:

„Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabten Auslagen [9]), sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen [10]) und sonstigen Beträge [11]) einzuziehen, und zwar sowohl

---

1) Die Formalitäten des a. 106 Code de com. sind nicht obligatorisch. Vgl. Lyon-Caen et Renault III n. 589.

2) Belg. Eis.Ges. Art. 8 und 33; vgl. Code de com. a. 106.

3) Ital. Instr. § 59 schreibt vor Lagerung der unanbringlichen Güter auf Kosten und Gefahr des Absenders. Die vorgesetzte Behörde entscheidet, wann dieselben, unter Geltendmachung der Rechte der Bahn einem öffentlichen Lagerhaus oder Spediteur gegen Erlegung der Frachtkosten und Auslagen, welche auf dem Gute lasten, übergeben werden sollen. Die Station hat den Absender hiervon unverzüglich zu benachrichtigen.

4) Schweizer. Tr.G. 1893 Art. 24: Der Verkauf wird, falls nicht amtliches Verfahren beantragt ist, außeramtlich vorgenommen. Der Angestellte der Bahn hat für Zuziehung eines Unbeteiligten und für ortsübliche Bekanntmachung (Börsenanschlag, Ausruf u. s. w.) zu sorgen. Der Verkauf ist durch ein abschriftlich dem Absender mitzuteilendes Protokoll zu konstatieren. Die Bahn hat bei Ausübung der Befugnisse des Art. 24 die vermutlichen Interessen des Eigentümers bestmöglich zu wahren und kann für nachweisbare Fahrlässigkeit auf Schadensersatz belangt werden.

5) Russ. E.G. Art. 90 (Verordnung v. 19. X. 1890 betreffend das Verfahren bei dem öffentlichen Verkauf nicht abgeforderter Güter [Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 293]).

6) Art. 20, 21, 22 (H.G.B. Art. 409—412; V.O. § 66 — Abs. 4 gilt nicht in Deutschland).

7) Siehe S. 150.

8) Siehe S. 50.

9) Zu diesen Auslagen gehören die Art. 11 A. 2 angeführten, mit Ausnahme der Zollbeträge. Vgl. S. 104 f.

10) Art. 13. Vgl. S. 111 ff.

11) Zu diesen gehören Frachtzuschläge (Art. 7 A. 4), Kosten infolge nachträglicher Verfügungen und bei Transporthindernissen (Art. 15 A. 8, 18), Kosten für Feststellung von Mängeln bei Verlust- etc. -Fällen (Art. 25), Schadensersatzansprüche infolge Vertrags-

für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter."

I. Die Rechtsstellung der Empfangsbahn (chemin de fer dernier transporteur) ist eine verschiedene.

a) Sie besorgt ihre eigenen Geschäfte, soweit die Frachtforderungen etc. ihr allein zustehen, soweit sie dieselben für eigene Rechnung einzieht [1]).

b) Sie handelt als Geschäftsführer (Mandatar) [2]) der Transportgemeinschaft, soweit sie Forderungen der Vorbahnen einzieht. Endlich handelt sie

c) als Mandatar Dritter („sonstiger Berechtiger"), soweit sie Forderungen Dritter, die mit dem Frachtvertrag in Verbindung stehen, einzieht, z. B. Nachnahmen für den Absender, Reparaturkosten, Gebühren und Auslagen des Kommissionärs (Spediteurs) für Zollbehandlung [3]).

II. Gegenstand dieses Einziehungsrechtes und dieser Einziehungspflicht der Ablieferungsbahn sind „alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen" d. s. alle im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge (Art. 17) [4]).

Art. 20 will aber keine erschöpfende Aufzählung der Frachtbriefforderungen geben, sondern beispielsweise („insbesondere", „sonstige Beträge") die Hauptgattungen aufzählen.

III. Da Art. 20 diese Einziehung als eine Pflicht der Ablieferungsbahn aufstellt, so ist sie wegen jeder Verletzung dieser Pflicht verantverantwortlich. Sie ist also sowohl den Vorbahnen als Dritten gegenüber ersatzpflichtig für den Schaden, der diesen rücksichtlich ihrer Frachtforderungen verursacht worden ist dadurch, daß die Empfangsbahn an den Empfänger abgeliefert hat ohne Einziehung der diesen zustehenden Forderungen.

B. Das Pfandrecht.

IV. Die Notwendigkeit, dem Gläubiger Deckung seiner Forderung zu gewähren, welche ihm Befriedigung unabhängig von den häufig wechselnden Vermögensverhältnissen des Schuldners sicherte, hatte im europäischen Handelsverkehr schon seit Jahrhunderten mancherlei Rechts-

---

verletzungen des Absenders und Empfängers, Prozeßkosten u. s. w. Vgl. Eger bei Hirth und Seydel, Annalen 1892, S. 315.

1) Dies ist auch der Fall bezüglich derjenigen Frachtforderungen der Vorbahnen, die sie bereits vor ihrer Einziehung an diese bezahlt hat.

2) Vgl. S. 50.

3) Vgl. Eger, I.U. S. 377.

4) Die gegenteilige Meinung Eger's (bei Hirth und Seydel, Annalen 1892, S. 311) wird widerlegt durch Uebereinstimmung des französ. Textes in Art. 17 und 20: „la totalité [le montant — a. 17] des créances résultant de la lettre de voiture".

bräuche gezeitigt. Dieselben fußten auf dem Gedanken, „daß jeder im Geschäftsverkehr in die Hand des Gläubigers gelegte Vermögensteil des Schuldners dem Ersteren vollkommen sichere Deckung für alle aus dem Handelsverkehr hervorgegangene Forderungen insbes. im Konkurse des Schuldners bieten müsse“ [1]). Für das Frachtgut hatte sich so schon seit dem Ende des 13. Jahrhunderts [2]) ein gesetzliches Pfandrecht entwickelt, das aber in der verschiedenartigsten, nicht immer befriedigenden Gestaltung sich forterhalten hat, bis die Entwickelung im Code de com. und im H.G.B. zu einem gewissen Abschlusse gekommen ist. Bei der Verschiedenartigkeit der in den einzelnen Ländern den Frachtführern zur Sicherheit ihrer Forderungen aus dem Frachtvertrage eingeräumten Pfand-, Vorzugs- und Retentionsrechte glaubte sich der schweizer. Entwurf auch mit der Aufstellung des Prinzips begnügen zu können, daß die Abiieferung der Güter sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, in welchen sie stattfinden, richte (Art. 12), und von einer einheitlichen Regelung dieses Gegenstands Umgang zu nehmen.

In der Kritik dieses Entwurfs wurde aber diese Auslassung mit Recht von Eger [3]) gerügt, der die Annahme des Systems des H.G.B. empfahl, das auch der deutsche Entwurf vertrat, der „im Interesse der Transportnehmer sowie zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und von Konflikten der verschiedenen Jurisdiktionen die Schaffung eines gemeinsamen materiellen Rechts für unerläßlich“ erklärte [4]), zumal dasselbe im Wesentlichen mit dem System des französischen Rechts (Code civil a. 2102 n. 6) übereinstimme. Die Vorschläge des deutschen Entwurfs Art. 12 a—d (Prot. I S. XVII) nahmen die deutschen Grundsätze vom H.G.B. Art. 409—412 auf.

Auch der deutsche Entwurf beschränkt die einheitliche Gestaltung auf das materielle Recht, überläßt aber die Regelung des Verfahrens den Landesgesetzen.

In der Berner Konferenz [5]) siegte die deutsche Auffassung, man glaubte, daß die Einheitlichkeit des Transports die einheitliche Regelung des Pfandrechts fordere, dessen internat. Gegenseitigkeit unerläßlich sei.

Wenn man nun auch das einfache deutschrechtliche Prinzip annahm, so änderte man doch die deutschen Vorschläge in wesentlichen Be-

---

1) Goldschmidt, Handbuch, I S. 998 ff.

2) Goldschmidt, Universalgesch. d. Handelsrechts (1891), S. 302.

3) Eger, Einf., S. 75 f. Er vertrat die Notwendigkeit einer einheitlichen Gestaltung des Pfand- und Retentionsrechts mit Entschiedenheit, da gerade die meisten Streitigkeiten aus der Verschiedenheit der Einzelrechte und der mangelnden Kenntnis der Interessenten von diesen zahllosen Sonderrechten entstünden.

4) Deutsche Denkschrift (Prot. I S. LV).

5) Prot. I S. 27 f.

ziehungen ab[1]). Namentlich wurde die Fortdauer des Pfandrechts drei Tage nach der Ablieferung, sog. Folgerecht, droit de suite (Art. 409 H.GB., Art. 12a des deutschen Entwurfs) verworfen[2]). Im deutschen und ebenso im österreichischen internen Eisenbahnverkehr, nicht aber mehr im österreichisch-deutschen, wird dieses Folgerecht nach Maßgabe des Art. 409 H.G.B. fortdauernde Geltung bewahren, es wird also hier eine tiefgreifende Verschiedenheit zwischen dem internen und internat. Transport obwalten[3]).

Außerdem wurde der der Rangordnung der Pfandrechte behandelnde Art. 12c, über welchen eine Einigung nicht zu erzielen war, gestrichen[4]) und so auch diese wichtige Frage landesrechtlicher Regelung (Art. 22) überlassen.

V. Art. 21[5]) gewährt die Bahn ein gesetzliches Faustpfandrecht („die Rechte eines Faustpfandgläubigers") am Frachtgut.

Subjekt dieses Pfandrechts ist jede am Transporte des Gutes beteiligte Bahn und zwar nach dem Begriffe des Faustpfandrechts kann

1) Vgl. v. d. Leyen S. 30.

2) De Seigneux (Prot. I S. 28) regte die Ablehnung des Folgerechts an, da nach französischem Rechte das Eigentum schon mit dem bloßen Konsense und nicht erst mit der Tradition übergehe und so beständige Streitigkeiten zwischen Empfänger, Absender und Bahn entstehen würden (vgl. auch Levi, Convenzione, p. 39). Gegen diese Beseitigung des Folgerechts sprach sich die Denkschrift d. Vereins S. 13 aus als gegen die Interessen des Publikums verstoßend, da dieses dreitägige Folgerecht es den unter der Herrschaft des H.G.B. stehenden Eisenbahnen möglich gemacht habe, bei Auslieferung des Gutes und Einziehung der Fracht entgegenkommend zu verfahren. In den Niederlanden stand der Bahn nach Art. 1185 Z. 7 und Art. 1193 des bürgerl. Ges.B. ein Privilegium zu, das auch nach der Ablieferung des Gutes fortdauerte, solange dasselbe im Besitze des Empfängers verblieb. Die niederländische Regierung hatte während der Konferenz in einer Note ein Privilegium der Bahn während 3 Tage nach der Ablieferung verlangt (Asser S. 273), diesen Antrag aber 1881 durch ihren Vertreter Asser sen. zurückziehen lassen (Prot. II S. 36). — Das sog. Folgerecht war auch nicht anerkannt in der Schweiz (Tr.G. 1875 Art. 40); in Ungarn (H.G.B. Art. 411) und in Rußland (Eis.Ges. Art. 85). In Italien, wo Codice civile a. 1958 n. 9 das Vorzugsrecht (Privileg) der Bahn 3 Tage nach der Ablieferung des Gutes andauern ließ, hat Art. 412 des Codice di com. das Privileg mit der Uebergabe an den Empfänger beendigt (vgl. Levi, Contratto, p. 168). Ob das Privileg, das in Frankreich Code civil a. 2102 dem Frachtführer einräumt, auch nach der Ablieferung an den Empfänger noch fortdauere, ist in der französischen Doktrin und Praxis bestritten, doch dürfte heute die Ansicht, welche die Ausübung des Privilegs an den Besitz des Frachtgutes knüpft, als die herrschende bezeichnet werden. Vgl. de Savigny in Prot. I S. 28; Sirey p. 231 n. 204, 205; Duverdy p. 176 n. 131 ss.; Lyon-Caen et Renault III n. 698.

3) Ebenso in Belgien, wo das Privileg der Bahn noch 24 Stunden nach Ablieferung des Gutes an den Empfänger dauert, sofern es in dessen Besitz bleibt (Ges. 16. XII. 1851 a. 20; Lanckman n. 355).

4) Prot. I S. 70; II S. 36, 104.

5) Art. 21: „Die Eisenbahn hat für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange das

sie dasselbe nur so lange ausüben, als ihr Besitz dauert. In Bezug auf die Ausübung des Pfandrechts ist aber die Bahn beschränkt, denn sie darf es nicht gegen eine folgende Bahn geltend machen, indem alle beteiligten Bahnen als eine Transportgemeinschaft betrachtet werden und jede Bahn verpflichtet ist, der folgenden die aus dem Frachtvertrag erwachsenen Forderungen zu kreditieren (Art. 23 A. 3). Die Ablieferungsbahn hat diese für Rechnung der vorhergehenden einzuziehen und den Vorbahnen zu zahlen (Art. 20, 23 A. 1). Keine der am Transport beteiligten Bahnen kann aber vor der Uebergabe an die folgende, mit welcher ihr Faustpfandrecht erlischt, Zahlung der Frachtforderungen verlangen.

Wie der Ablieferungsbahn, so steht jeder am Transport beteiligten Bahn das Pfandrecht zu, solange sie das Gut in Gewahrsam hat, falls z. B. infolge einer anderen Disposition des Absenders — Art. 15 — vor Ankunft an der Bestimmungsstation der Transport unterbrochen oder beendigt wird. Keine Bahn braucht das Gut an den Empfänger oder dessen Bevollmächtigten herauszugeben, bevor alle inzwischen aufgelaufenen frachtbriefmäßigen Forderungen (Art. 20) getilgt sind.

Die Ablieferungsbahn wie jede andere Transportbahn, die das Pfandrecht ausübt, kann dies thun sowohl für die ihr selbst als die den Vorbahnen zustehenden Forderungen [1]). Sie handelt in diesem Falle als Geschäftsführer (Mandatar) der zur Transportgemeinschaft vereinigten Transportbahnen. Wie sie zur Einziehung der Forderungen der Vorbahnen als einer einheitlichen Gesamtforderung der Transportgemeinschaft verpflichtet ist, so ist ihr zur Sicherung dieser Gesamtforderung die Geltendmachung eines Gesamtpfandrechts kraft gesetzlicher Anordnung [2]) eingeräumt.

Den einzelnen am Transport beteiligten Bahnen, welchen die Ablieferungsbahn den ihnen gebührenden Anteil an den Forderungen etc. zu bezahlen hat (Art. 23 A. 1), steht auch ein Anspruch auf den entsprechenden Anteil am Pfandgegenstand bezw. aus dem Erlöse [3]) desselben zu [4]). Diese Transportbahnen sind als Glieder der Transport-

---

Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat."

1) Hat sie diese befriedigt, dann macht sie ihre eigene Forderung geltend: Die nützliche Verwendung auf den Transport der Ware bildet dann den Rechtsgrund für dieses Pfandrecht (Laband bei Goldschmidt, Z. IX Z. 468).

2) Vgl. Eger in Hirth und Seydel, Annalen 1892, S. 31. Ein gesetzliches und präsumtives Mandat der Ablieferungsbahn kennt auch das deutsche und französische Recht. Vgl. Laband a. a. O. S. 470; Guillemain p. 470.

3) Ebenso ist aber auch, falls der Verkaufspreis die Höhe der Forderungen nicht deckt, das Defizit von den einzelnen Transportbahnen pro rata derselben zu tragen. Vgl. den Antrag de Seigneux Prot. I S. 94.

4) Vgl. Gasca III p. 180.

gemeinschaft gleich, so daß keiner ein Vorzugsrecht vor den anderen eingeräumt ist [1]).

Da das Pfandrecht der Ablieferungsbahn für alle in Art. 20 bezeichneten Forderungen zusteht, so kann sie es auch als Mandatar sonstiger Berechtigter, z. B. des Absenders für Nachnahmeforderungen, der Zollverwaltung für Zollgelder, ausüben.

VI. Objekt des Pfandrechts bildet das der Bahn zum Transport übergebene Gut in seinem ganzen Umfange (im Frachtbriefe nach Art. 6 lit. d beschrieben).

Das Pfandobjekt haftet, wie erwähnt, für alle durch den Frachtvertrag begründeten im Art. 20 bezeichneten Forderungen und zwar für Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke des Transports gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge [2]). Diese Haftung beschränkt sich aber auf Forderungen, welche mit dem Frachtvertrage in irgend einem Zusammenhange stehen [3]), welche aus dem konkreten Frachtverhältnisse, für welches der Frachtbrief die Grundlage bildet, hervorgehen, auf alle Forderungen, welche anläßlich des vorliegenden Transports — vor, während und nach demselben — im Interesse des Frachtguts oder in Ausführung eines der Bahn vom Absender erteilten Auftrags [4]) — entstanden sind. Es sind das die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Forderungsbeträge [5]). Das Pfandrecht erstreckt sich daher nicht auf Forderungen, welche der Bahn gegen den Empfänger aus anderen Frachtverträgen zustehen [6]). Es kann nur ausgeübt werden an dem Gute, welches mit der Forderung in irgend einer Beziehung steht. Auch für das Pfandrecht der Bahn gilt das Prinzip der Spezialität [7]) der Forderung.

VII. Was die Natur des der Bahn zu gewährenden Sicherungsrechts anlangt, so erkannte Art. 21 der Bahn die Rechte eines Faustpfandgläubigers am Gute zu. Damit war das die moderne europäische Gesetzgebung im Gegensatze zum römischen Rechte beherrschende Prinzip, daß das Wesen des Mobiliarpfandrechts auf der Detention des Pfandobjekts durch den Pfandgläubiger beruhe, zu einer einheitlichen Grundlage des internat. Eisenbahnfrachtrechts gemacht worden.

Das Pfandrecht kann bei seiner dinglichen Natur gegen jeden Dritten geltend gemacht werden, also gegen jede Person, welche An-

---

1) Für die Rangordnung der pfandrechtlichen Ansprüche früherer Frachtführer sind die Gesetze des Ablieferungsortes maßgebend. Vgl. Prot. I S. 70.

2) Vgl. S. 104.

3) Laband bei Goldschmidt Z. IX S. 473.

4) Lanckman n. 449.

5) Siehe S. 166.

6) Vgl. Fick in Goldschmidt, Z., Beil. XIX S. 99; Sirey II n. 207 (p. 731).

7) Vgl. das Urteil des französ. Kassationshofs 1849 (Duverdy n. 136).

sprüche auf das Gut erhebt, mag sie am Frachtvertrag (Absender oder Empfänger), mag sie am Kaufvertrag über das Gut beteiligt sein (Käufer, Verkäufer) oder als Eigentümer oder sonstwie in irgend einer rechtlichen Beziehung zum Gute stehen.

Mit dieser einheitlichen Charakterisierung des Rechts, die nur eine negative Abgrenzung gegenüber anderen in Betracht kommenden Sicherungsrechten (Vorzugsrecht [Privileg], Generalpfand-, Retentionsrecht) enthält, begnügte sich das I.Ü.

VIII. Es beschränkte sich darauf, in Bezug auf den Inhalt des Rechts nur dessen Dauer zu fixieren durch den Satz (Art. 21): „Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat."

Das Pfandrecht gelangt zur Entstehung vom Augenblicke der Empfangnahme des Gutes zur Beförderung durch die Bahn (Abschluß des Frachtvertrags) bis zur Beendigung der Detention. Auch durch unfreiwilligen Verlust der Gewahrsam erlischt das Pfandrecht [1]). Der Detention durch die Bahn steht hier ganz gleich die eines Vertreters, der im Namen und für Rechnung der Bahn das Gut detiniert (Spediteur, Magazinhalter, Lagerhaus, bahnamtlicher Rollführer u. s. w.) [2]).

IX. Dagegen sellt Art. 22 den Grundsatz auf: „Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt [3]). Das ist aber zu enge, denn nicht nur die Wirkungen [4]), sondern auch andere Rechtsverhältnisse [5]) des Pfand-

---

1) Vgl. Goldschmid: I S. 1025.

2) Eger in Hirth und Seydel, Annalen 1892, S. 322.

3) Wenn Schwab S. 214 f. den Ausdruck „Recht des Landes, wo die Ablieferung erfolgt", als mißglückt rügt, so kann dem nicht zugestimmt werden, da „Ablieferung" hier im weiteren Sinne zu verstehen ist und, wie auch Eger (Hirth und Seydel, Annalen 1892, S. 327) richtig ausführt, mit dem Begriff des Faustpfandes, das mit dem Aufgeben der Gewahrsam des Gutes sein Ende erreicht, übereinstimmt. Die Wirkungen des Pfandrechts sind also zu beurteilen nach dem Rechte des Landes, in welchem die Gewahrsam des Pfandobjektes faktisch aufgegeben wird, wo das Pfandrecht ausgeübt werden muß.

4) Die auf der 1. Konferenz angenommene, später wieder veränderte Fassung des Art. 22: „Die in Betreff des Pfandrechts entstehenden Fragen sind nach dem Rechte des Landes zu entscheiden, wo die Ablieferung erfolgt", war korrekter (Prot. II S. 56, 104). Durch diese Aenderung der Fassung wollte man keine materielle Aenderung herbeiführen.

5) Vgl. Gerstner S. 289. Neben der Natur des Pfandrechts ist nur Umfang und Dauer, nicht aber der Pfandverkauf und die Rangordnung (Verhältnis mehrerer Pfandgläubiger) geregelt. In Bezug auf diesen Gegenstand hatte der deutsche Entwurf Art. 12 c nach dem Vorbilde Art. 411 H.G.B. vorgeschlagen: „Unter mehreren durch die Beförderung des Gutes entstandenen Pfandrechten hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug. Diese Pfandrechte haben sämtlich den Vorrang vor anderen Pfandrechten." Die Kommission strich aber diesen Artikel, da man sich über die Materie nicht einigen konnte und die Ansichten und Rechte der verschiedenen Länder nicht in Uebereinstimmung gebracht werden konnten (Prot. I S. XVII, 70).

rechts entbehren einheitlicher Normierung und bleiben so der landesgesetzlichen Regelung überlassen.

X. Im Anschlusse an diese Darstellung mögen hier einige kurze Bemerkungen [1]) über einzelne landesrechtliche Wirkungen des Pfandrechts der Bahn gestattet sein.

Die Bahn ist als Faustpfandgläubiger verpflichtet zur sorgfältigen Aufbewahrung des Pfandobjekts. Sie trägt nicht mehr die strenge Haftung des Frachtführers, sondern nur die des Depositars. Ein Recht auf Nutzung steht ihr nicht zu [2]). Die Bahn kann bis zur Tilgung ihrer Forderungen ein Retentionsrecht ausüben [3]).

Die wichtigste aus dem Pfandrechte [4]) der Bahn folgende Befugnis ist die des Pfandverkaufs. Dieser dient nur zur Befriedigung der Frachtforderungen [5]), zu deren Sicherung das Pfandrecht gegeben ist, aus dem Erlöse des Verkaufs, findet daher in der Höhe des Forderungsbetrags seine Schranke [6]), so daß der diesen übersteigende Betrag des Erlöses an den Absender herauszuzahlen ist [7]).

Nach H.G.B. Art. 407 und 409 geschieht der Pfandverkauf öffentlich (im Wege der Versteigerung) auf Anordnung des Gerichts [8]) (Amtsgericht des Ablieferungsortes) nach Anhörung der am Orte anwesenden Gegenpartei.

Der Pfandverkauf wird nicht nach deutschem [9]), wohl aber nach

---

1) Es ist hier selbstverständlich keine erschöpfende Darstellung des Gegenstandes beabsichtigt.

2) Vgl. Laband a. a. O. S. 274 f.; schweizer. Obligationenrecht Art. 220.

3) Art. 16. Vgl. auch R.O.H.G. XX S. 377; Codice di com. a. 408.

4) Das (gesetzliche) Pfandrecht der Bahn besteht auch, wenn der Absender nicht Eigentümer des Gutes war, unter Voraussetzung des guten Glaubens der Bahn. Unter dieser Voraussetzung können auch anderweitige dingliche Rechte zum Nachteil der Bahn nicht geltend gemacht werden (H.G.B. Art. 306). So für das deutsche und französ. Recht Goldschmidt, Handbuch, I S. 1023.

5) Vgl. S. 170.

6) H.G.B. Art. 409; Code de com. a. 106.

7) Im Konkurse des Eigentümers des Frachtgutes steht der pfandberechtigten Bahn ein Anspruch auf abgesonderte Befriedigung an dem Pfandobjekte zu. Sie ist zur Anzeige über den Besitz der Sache an den Konkursverwalter bei Meidung des Schadensersatzes verpflichtet (R.Konkurs-Ord. §§ 40, 108, 109). Vgl. auch ungar. H.G.B. Art. 411; Code de com. a. 546 s.

8) Ebenso in Frankreich nach Code de com. a. 106 (übereinstimmend niederländ. H.G.B. a. 94). Vgl. S. 164 (vgl. Sarrut n. 591 s.). In Italien muß dem öffentl. Verkaufe vorausgehen eine gerichtliche Notifikation des Forderungsbetrags an den Empfänger mit der Aufforderung zur Zahlung innerhalb 3 Tagen unter Androhung des Verkaufs (diese Frist wird für den außerhalb Wohnenden nach a. 147 Codice proc. civ. verlängert). Erfolgt kein Widerspruch oder wird dieser verworfen, so erfolgt öffentl. Verkauf (Codice di com. a. 68, 363).

In der Schweiz (Obligationenrecht Art. 223) richtet sich der Pfandverkauf nach den Gesetze des Ortes, wo sich die Sache befindet.

9) Vgl. Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 386.

schweizer.[1]) Recht durch Deponierung des Forderungsbetrags oder durch Sicherheitsleistung für diesen nicht abgewendet.

Was nun die Rangordnung der auf dem Gute lastenden Pfandrechte der früheren, den Bahnen der Transportgemeinschaft vorgehenden Frachtführer (Nichtvertragsbahnen, Fuhrleute, Schiffer) anlangt, so geht nach H.G.B. Art. 411[2]) (Ungarn Art. 413) unter den durch den Transport des Gutes entstandenen das jüngere dem älteren vor[3]). Diese Pfandrechte (1. Klasse) haben den Vorrang vor denen des Spediteurs für Vorschüsse und den Pfandrechten des Kommissionärs für alle Forderungen (2. Klasse). In dieser 2. Klasse geht das (ältere) früher entstandene Pfandrecht dem (jüngeren) später entstandenen vor[4]).

§ 21.

Die Feststellung von Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes[5]).

Es liegt sowohl im Interesse der haftpflichtigen Bahn als der ersatzanspruchsberechtigten Frachtinteressenten, möglichst bald eine feste Grundlage für die Bemessung des Umfangs der Schadensansprüche und anderer Rechtsfolgen des Unfalls durch Feststellung des Thatbestandes zu gewinnen.

Eine gerichtliche Feststellung allein, wie sie viele europäische Landesgesetze kennen, würde zu kostspielig sein und den gewünschten

---

1) Schweizer. Tr.G. 1893 Art. 21 A. 2: „Glaubt der Empfänger die angeblich auf dem Frachtgute haftenden Forderungen ganz oder teilweise beanstanden zu können, so kann ihm die Ablieferung nicht vorenthalten werden, sofern er den streitigen Betrag auf Gefahr und Kosten des unrecht habenden Teils amtlich deponiert. Der deponierte Betrag tritt in Beziehung auf das Retentions- und Pfandrecht an die Stelle des Frachtgutes. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf Nachnahmen."

2) Uebereinstimmend lautete schweizer. Tr.G. 1875 Art. 42.

3) Dieser deutschrechtliche Standpunkt war auch in dem abgelehnten Art. 12 c des deutschen Entwurfs zum Ausdruck gekommen: „Unter mehreren durch die Beförderung des Gutes entstandenen Pfandrechten hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug. Diese Pfandrechte haben sämtlich den Vorrang vor anderen Pfandrechten am Gute." Der Art. wurde auch in der von de Seigneux und Kilény beantragten veränderten Fassung verworfen (Prot. I S. 70).

4) In Frankreich könnte bei einer Konkurrenz von Privilegien am Frachtgut dem Pfandrecht der Bahn vorgehen (Code civil a. 2102): 1) das Privileg desjenigen, der Aufwendungen für die Erhaltung des Frachtgutes gemacht hat (Duverdy n. 138). Das Pfandrecht der Bahn geht dem des Kommissionärs und dem des Verkäufers des nicht bezahlten Frachtgutes vor (Lyon-Caen et Renault III n. 698).

In Italien geht dem Pfandrecht der Bahn nur vor das Privileg für Gerichtsspesen — „spese di giustizia fatte per atti conservativi o di esecuzione sui mobili nell' interesse commune dei creditori" (Codice civile a. 1956 n. 1; 1959; vgl. Marchesini II n. 195).

5) Art. 25 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 63; H.G.B. Art. 407; V.O. § 71, 72).

Erfolg nicht erzielen, da sie oft zu spät käme, um den Thatbestand vollständig herzustellen [1]). Entsprechend der jetzt schon bei den geordneten Bahnverwaltungen bestehenden Uebung hat daher auch Art. 25 ein solches außergerichtliches administratives Konstatierungsverfahren aufgenommen, als das einfachste, und das für eine gütliche Beilegung etwaiger Differenzen zweckmäßigste Mittel [2]), neben welchem dann die gerichtliche Feststellung hergeht.

I. Art. 25 A. 1 legt den Bahnverwaltungen — es kommen hier alle am Transporte beteiligten, jede für ihre Strecke in Betracht [3]) — die Verpflichtung auf, in allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen [4]) von Amts wegen eine eingehende, den Thatbestand in jeglicher Beziehung aufhellende Untersuchung [5]) vorzunehmen und das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen.

Das Prinzip der obligatorischen administrativen Feststellung ist hier in Abs. 1 nur im Allgemeinen ausgesprochen, während Abs. 2 einige spezielle Vorschriften hierüber aufstellt [6]).

Diese bahnamtliche Konstatierung kann aber ihren Zweck nur erreichen, wenn sie sofort erfolgt, also unmittelbar nach dem Eintritt eines solchen Falles, oder nachdem dieser entdeckt bezw. vermutet wird, und wenn das Ergebnis der Untersuchung namentlich für künftige Entschädigungsansprüche schriftlich festgestellt wird.

Auf Antrag des russischen Delegierten wurde in Art. 25 A. 1 noch vorgeschrieben, daß diese schriftliche Feststellung unter allen Umständen der Versandtstation [7]), den Beteiligten (Absender, Empfänger, am Transporte beteiligten Bahnen) [8]) aber nur auf ihr Verlangen mitzuteilen ist.

II. Die allgemeinen Vorschriften des Abs. 1 erhalten im Abs. 2 eine bestimmtere Umgrenzung, indem gefordert wird, daß unter ge-

---

1) Vgl. Prot. II S. 31.

2) Vgl. die Denkschrift der oberitalienischen Bahnen bei Monzilli p. 99.

3) Vgl. Gasca III p. 198.

4) Der deutsche Entwurf hatte noch die „Verspätungsfälle“ hinzugefügt, diese wurden aber auf der 2. Konferenz gestrichen, da die amtliche Untersuchungspflicht in Verspätungsfällen zu weit gehe und schon deshalb entbehrt werden könne, weil der Frachtbrief selbst in der Regel die nötigen Daten liefere (Prot. II S. 108).

5) Das „eingehende Untersuchung“ wird im französ. Texte einfach mit „des recherches“ wiedergegeben.

6) Die Annahme Schwab's S. 223 f., daß im Abs. 1 und 2 zwei nach Wesen und Form verschiedene Feststellungen anerkannt seien, entbehrt der Begründung. Vgl. Eger, I.U. S. 442 f.

7) Auf Anregung des russischen Handelsstandes, da man es praktisch fand, wenn in jedem Falle die Versandtstation unterrichtet werde, welche fast immer in gewissen direkten Beziehungen zum Versender stehe und an welche dieser sich am liebsten wende, wenn er sich in irgend einer Richtung zu erkennen habe (Prot. II S. 38).

8) Vgl. Gerstner S. 305 (und Prot. II S. 38).

wissen Voraussetzungen die schriftliche Feststellung in der Form des Protokolls zu erfolgen — il sera immédiamement dressé un procès-verbal par le chemin de fer — und sich auf gewisse Punkte zu erstrecken habe.

Dies ist der Fall, sobald eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von Bahnorganen entdeckt oder vermutet oder seitens des Verfügungsberechtigten (Absenders oder Empfängers — Art. 15) behauptet wird.

Diese bahnseitige Entdeckung oder Vermutung erzeugt ebenso wie die Behauptung der Partei die Verpflichtung zur unverzüglichen bahnamtlichen protokollarischen Feststellung [1]). Diese hat zum Gegenstand:

a) Den Zustand des Gutes. Hierbei ist Maß und Gewicht sowie die Qualität des Gutes (Art der Beschädigung) und der Verpackung [2]) ins Auge zu fassen.

b) Den Betrag des Schadens, Festsetzung der durch die Beschädigung herbeigeführten Minderung des gemeinen Handelswerts des Gutes.

c) Die Ursache der Minderung oder Beschädigung; es sind die Umstände, welche diese herbeigeführt, „soweit dies möglich", festzustellen [3]), da gerade diese für die Entscheidung der Frage der Haftungsverbindlichkeit von größter Wichtigkeit sein kann, und endlich

d) auch soweit möglich, den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung, der zugleich über den Ort Aufschluß giebt und darüber (in Verbindung mit c), ob eine und welche der am Transport beteiligten Bahnen den Schaden verschuldet und für denselben aufzukommen hat.

III. Auch im Falle des Verlustes hat eine protokollarische Feststellung stattzufinden (Art. 25 A. 2), die naturgemäß sich nicht auf den Zustand des Gutes erstrecken kann.

„Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet" (Art. 25 A. 3). Das Konstatierungsverfahren regelt sich somit nach den in Art. 25 A. 1 und 2 aufgestellten Regeln, insbes. ist die schriftlich (aktenmäßige) bezw. protokollarische Feststellung im ganzen Vertragsgebiet vorzunehmen. Soweit einheitliche Normen hier nicht aufgestellt sind, kommen die partikularrechtlichen Vorschriften zur Anwendung z. B. über Form und Erfordernisse des Protokolls. Im Gebiet des Vereins (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 63; V.O. § 72 A 2) sind zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen unbeteiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles

---

1) Die Nichterfüllung dieser Pflicht macht die Bahn haftbar für den Schaden, der aus dieser Unterlassung entsteht, sowie aus der nicht unverzüglich, d. h. nicht unmittelbar nach der Entdeckung (Vermutung) oder Parteibehauptung vorgenommenen Feststellung.

2) Vgl. Eger, I.U. S. 457.

3) Namentlich dürfte hier die Recherche darauf gehen, das Vorhandensein eines Präsumtionsfalles gemäß Art. 31 festzustellen.

erfordern, Sachverständige [1]), auch womöglich der Verfügungsberechtigte beizuziehen [2]).

IV. Auch die rechtlichen Wirkungen der Feststellung z. B. in Bezug auf Unterbrechung der Verjährung, Beweiskraft [3]) für und gegen die Bahn sind nicht einheitlich geregelt, sondern partikularrechtlicher Normierung überlassen. Nur nimmt Art. 44 Z. 3 von dem Prinzip, daß durch Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes die Ansprüche gegen die Bahn erloschen seien, aus die Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung (nach Art. 25) vor Annahme des Gutes erfolgt oder hätte erfolgen sollen, sowie (Art. 44 Z. 4) die Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, unter den hier bestimmten Voraussetzungen.

V. Neben dieser administrativen Feststellung kann aber auch eine gerichtliche platz greifen [4]). Während erstere aber unter den Voraussetzungen des Art. 25 A. 1 und 2 obligatorisch ist, von Amts wegen stattfinden muß, ist letztere nur fakultativ. Nur auf Antrag eines Be-

---

1) Der deutsche Entwurf Art. 14 wollte diese Regeln in das I.U. aufnehmen. Auf der 3. Konferenz wurden diese jedoch auf Anregung der französischen Bahngesellschaften gestrichen, da deren Hinzufügung überflüssig und sogar gefährlich erscheine. Auf der 2. Konferenz war ein die Streichung bezweckender Antrag von Perl-Rußland nicht angenommen worden (Prot. II S. 37 f.; III S. 49 f.).

2) Schweizer. Tr.G. 1893 Art. 25 gestattet in allen Fällen, in welchen über den Zustand des Gutes Streit entsteht, sowohl der Bahn als dem Empfänger, von der am Ort der gelegenen Sache zuständigen Behörde Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des unrecht habenden Teiles den Zustand des Gutes feststellen und begutachten zu lassen. Diese Behörde kann auf Gesuch eines der beiden Teile Niederlegung des Gutes in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des unrecht habenden Teiles und gänzlichen oder teilweisen Verkauf zur Bezahlung der Frachtforderungen (Art. 21) anordnen. Dieser kann durch Bezahlung bezw. Deposition derselben abgewendet werden.

In Frankreich und Belgien wird der Zustand des Gutes auf Antrag von Sachverständigen, die der Präsident des Handelsgerichts (event. der Friedensrichter) ernennt, festgestellt. Deponierung und Verkauf kann angeordnet werden (Code de com. a. 106; belg. Eis.G. Art. 8; vgl. S. 164 f.; Sarrut n. 720 ss.; Lanckman n. 410 ss.). Aehnlich niederländ. H.G.B. Art. 94.

In Italien erfolgt die bahnamtliche Feststellung, soweit möglich, in Gegenwart des Verfügungsberechtigten, von Zeugen und event. von Sachverständigen (Tariffe a. 135). Nach Codice di com. a. 402, 71 findet eine gerichtliche Feststellung durch auf Antrag vom Präsidenten des Handelsgerichts event. Ortsrichter von Amtswegen ernannte Sachverständige statt.

Für Rußland vgl. russ. E.G. Art. 88 (nach der abgeänderten Fassung v. 7. IV. 1890).

3) Vgl. Eger, I.U. S. 462.

4) Jeder Beteiligte kann, auch wenn eine administrative Feststellung bereits stattgefunden hat, nichtsdestoweniger noch eine gerichtliche beantragen, welchem Antrage stattgegeben werden muß.

teiligten muß eine solche gerichtliche Feststellung erfolgen. Diese hat aber nur den Zustand des Gutes zum Gegenstand.

Diese gerichtliche Feststellung erscheint als die in den Prozeßordnungen einzelner Staaten geregelte Sicherung des Beweises („Beweis zum ewigen Gedächtnisse") [1]). Aber auch in den Ländern, in welchen dieses Prozeßrechtsinstitut nicht anerkannt ist, erscheint sie gemäß Art. 25 A. 4 zulässig. Da, wo nicht besondere landesrechtliche Vorschriften das Verfahren bei gerichtlichen Feststellungen regeln [2]), finden die einschlägigen processualen Normen über das Beweisverfahren (Gesetze des Prozeßrichters Art. 55) Anwendung.

FÜNFTER ABSCHNITT.

Die Haftpflicht der Bahn für Verlust, Minderung, Beschädigung und verspätete Ablieferung des Gutes.

§ 22.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihr Personal [3]).

Die Hauptbedeutung der strengen Haftpflicht ex recepto, welche das römische Recht den Schiffern und Wirten auferlegt, besteht darin, daß Veruntreuungen, Schadenstiftungen und Nachlässigkeit der Ge-

---

1) Deutsche R.Civ.Proz.O. § 447 ff.

2) Nach H.G.B. Art. 407 (Ungarn 409) findet auf Antrag eines Beteiligten eine Feststellung des Zustandes des Gutes durch gerichtlich (durch das Amtsgericht, in dessen Bezirk sich das Transportgut befindet, nach Einf.G. z. deutschen R.Civ.Proz.O. § 13 A. 4) ernannte Sachverständige statt, welche ihr Gutachten schriftlich oder protokollarisch zu erstatten haben. Die am Orte anwesende Gegenpartei ist über den Antrag zu hören. Diese Feststellung steht außerhalb des gewöhnlichen Beweisverfahrens. Gegenbeweis, wiederholte Ernennung von Sachverständigen und neue Begutachtung kann verlangt werden. Vgl. Gareis und Fuchsberger S. 841. Der Wert des Gutachtens im Prozesse unterliegt der freien Beurteilung. Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 631.

Schweiz (schweiz. Tr.G. 1893 Art. 25 A. 3: „In allen Fällen, in welchen über den Zustand des Gutes Streit entsteht, hat sowohl die Bahnverwaltung als der Empfänger die Befugnis, von der am Ort der gelegenen Sache zuständigen Behörde Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des unrecht habenden Teiles den Zustand des Gutes feststellen und begutachten zu lassen").

Rußland (E.G. Art. 88, in der abgeänderten Fassung v. 7. IV. 1890).

In Frankreich ist es der Präsident des Handelsgerichts oder in Ermangelung desselben der Friedensrichter, welcher auf Ansuchen Sachverständige ernennt (Code de com. a. 106; Sarrut n. 720 ss.). Aehnlich auch in Italien (Codice di com. a. 413, 71); Holland (H.G B. a. 94); Belgien (Belg. Eis.G. a. 8).

3) Art. 29 (H.G.B. Art. 400; V.O. § 9).

hülfen [1]) in diesen Gewerben von den Prinzipalen getragen werden müssen [2]). Als man bei Abfassung des deutschen H.G.B. (Art. 400) [3]) die Frachtführer dieser strengen Haftpflicht unterwarf, glaubte man diese Konsequenz noch besonders zum Ausdruck bringen zu sollen [4]). Auf Antrag Deutschlands wurde denn auch im I.U. an die Spitze des Abschnitts der Haftpflicht der Bahn der wörtlich dem H.G.B. [5]) Art. 400, (B.R. alt § 63), entnommene auch in den übrigen deutschen und außerdeutschen europäischen Rechten [6]) anerkannte Grundsatz gestellt (Art. 29): „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient."

I. Ihre Rechtfertigung findet diese Verteilung der Schadenspflicht zu Ungunsten des Bahnunternehmers (bei der Gefahr des Bahnbetriebs) in der Berechtigung der Bahn zum Bezug des Unternehmergewinns [7]). Es entspricht der Billigkeit, daß die Bahn, die ohne Gehülfen ihre Aufgabe nicht erfüllen kann, wie ihr die von ihren Organen (Personal) gewonnenen Vorteile zu gute kommen, auch anderseits den von diesen angerichteten Schaden als Bestandteil der Unternehmerunkosten zu tragen hat [8]).

Die Eisenbahn übernimmt die Verpflichtung der Ausführung des Transports. Diese, als Ergebnis der Leistungen der Bahn, hat der Absender auf Grund des Frachtvertrags zu beanspruchen. Mit welchen Mitteln, durch welche Personen sie diese Verpflichtung erfüllt und das übernommene opus leistet, ist ihre Sache. Die Bahn hat aber dann auch die Handlungen dieser Leute und Angestellten, jedes Verschulden und jede Versäumnis derselben, als ihre eigenen zu vertreten [9]) und zwar unmittelbar, da diese nur als Organe der Bahn in Betracht

---

1) Vgl. Goldschmidt, Receptum, Z. III S. 93.

2) Wendt S. 556 f.

3) Ueber die Entstehungsgeschichte vgl. Goldschmidt, Receptum, Z. III S. 374 f.

4) In Deutschland war diese strenge Haftung des Frachtführers für sein Personal schon vor dem H.G.B. als gemeines Gewohnheitsrecht in Theorie und Praxis anerkannt. Vgl. Goldschmidt a. a. O. S. 362 ff., 369; Koch II S. 22, 133 f.

5) Für die Bahnen schon durch das preuß. Eis.Ges. von 1838 § 25 ausgesprochen; über das frühere österr. Recht vgl. Steinbach S. 52 f.

6) So Code civil a. 1384 (1797); Code de com. a. 103 s.; belg. E.G. a. 4, 5; Codice di com. a. 103, 398; Tariffe a. 132; niederländ. H.G.B. Art. 91 (B.Regl. Art. 62); russisches E.G. a. 5; schweizer. Tr.G. 1893 Art. 29; ungar. H.G.B. § 402.

7) Ueber die Entwickelung dieses Gedankens in der Theorie und Gesetzgebung vgl. Steinbach S. 58 f.

8) Vgl. Ubbelohde, Archiv f. prakt. Rechtswissenschaft, VII S. 260.

9) Die Bahn hat selbst deren Betrugs- und Veruntreuungshandlungen als eigene Handlungen zu vertreten (R.O.H.G. XII S. 138). Vgl. auch Erk. d. R.Ger. bei Eger, Entscheidungen, II S. 354.

kommen, der Absender aber nur mit der Bahn, nicht aber mit deren Personal in formell obligatorische Beziehung getreten ist [1]).

II. Nach dem deutschen Vorbilde [2]) werden zwei Klassen von Hülfspersonen unterschieden, für deren Handlungen die Bahn haftpflichtig ist, nämlich:

1) die Leute der Bahn [3]),

2) andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient.

Diese dem Sprachgebrauche des Lebens entnommene Zweiteilung entbehrt scharfer, juristisch faßbarer Kriterien.

Unter den „Leuten" [4]) der Bahn versteht man die in einem dauernden Dienstverhältnisse befindlichen, sowohl zu technischen als zu Verwaltungsfunktionen des Bahndienstes verwendeten Angestellten, also das gesamte höhere und niedere Beamtenpersonal der Bahn [5]), während die zweite Kategorie die „anderen Personen", die nur vorübergehend Angestellten, für eine konkrete Transporthandlung oder eine bestimmte Anzahl solcher Beschäftigten, auch wenn sie in gar keinem Dienstverhältnisse stehen, umfaßt. Für rechtlich bedeutungslos halte ich diese Zweiteilung nicht. Wenn auch Inhalt und Umfang der Haftpflicht der Bahn keinerlei Aenderung erfährt, gleichviel ob die Hülfskräfte zu der

---

1) v. Hahn II S. 626.

2) Ob diese wörtliche Herübernahme der Fassung des H.G.B. richtig war, dürfte bezweifelt werden, denn der Ausdruck „Leute" ist juristisch zu unpräcis. Schon R.Eis.Ges.Entw. § 48 hatte „Leute, d. h. ihre Angestellten". Auch für das H.G.B. wurde eine schärfere Formulierung gefordert von Rießer in Goldschmidt's Z., Beilageheft zu XXXIII S. 103. Ein besseres Vorbild hätte schweizer. Tr.G. 1875 Art. 3 („ihrer Angestellten und Beamten") geboten.

3) Der französ. Text des Art. 29 lautet, nachdem „gens" durch „agents" ersetzt wurde, „des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie".

4) Rollfuhr-Unternehmer, welche die Bahn zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts gelegenen Ortschaften bestellt, gelten im Gebiete des „Vereins" nach ausdrücklicher Bestimmung von Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 57 Z. 3 (V.O. § 68 Z. 3) als „Leute" der Eisenbahn. Wo die Bahn solche Einrichtungen nicht getroffen hat, haftet die Bahn für die Weiterbeförderung von der letzten Eisenbahnstation an bis zum Bestimmungsort nur als Spediteur (V.O. § 76 Z. 1). Uebereinstimmend schweizer. Tr.G. 1893 Art. 30 A. 2.

5) Eger I S. 428 will von den „Leuten" ausgeschlossen wissen die im Transportbetrieb im weiteren Sinne (Kassen-, Rechnungswesen, Buchhaltung etc.) Angestellten. Diese Beschränkung erscheint mir dem Wortlaute des Art. 29 gegenüber unzulässig, denn nicht von den „Leuten", sondern nur von den anderen Personen wird Verwendung bei Ausführung des Transports gefordert. Auch die weitere Einschränkung (Eger I S. 216, 428 und die bei diesem Angeführten), daß die Bahn nur für den Schaden hafte, den ihre Leute in Ausübung ihrer Dienstfunktionen herbeigeführt haben, kann ich nicht für begründet halten. Wäre dies die Meinung des Gesetzgebers gewesen, so hätte er ihr Ausdruck verleihen müssen. An einer ratio legis für die hier vertretene Auffassung fehlt es nicht. Will man auch nicht als Motiv für den Gesetzgeber bezüglich der Entscheidung der Frage, ob die Bahn oder der Absender den Schaden tragen soll, zur culpa in eligendo der Bahn seine

ersten oder zweiten Kategorie zu rechnen sind, so besteht ein Unterschied, nämlich der, daß für die Angehörigen der zweiten Kategorie die Bahn nur haftet, wenn diese in ihrem Auftrage an der Ausführung des Transports beteiligt waren, gleichviel ob sie provisorisch angestellt, im Tagelohn beschäftigt oder unentgeltlich Aushülfe geleistet haben. Es kommt nicht darauf an, daß sie irgend eine zur Durchführung eines konkreten Transports erforderliche Handlung vorgenommen haben, sondern darauf, daß ihre dienstlichen Verrichtungen nur überhaupt mit dem Transportgewerbe der Bahn in einem, wenn auch nur entfernten, Zusammenhang stehen und ihnen Gelegenseit zur (leichteren) Vornahme transportschädigender Handlungen bieten [1]).

Dagegen ist es, falls einem der „Leute" der Bahn [2]), also einem innerhalb des Transportgewerbebetriebs der Bahn fest Angestellten eine schadenstiftende Handlung zur Last fällt, gleichgültig, ob er bei dem Transporte auftragsgemäß oder infolge seiner Anstellung beschäftigt war oder nicht. Sofern nun die Zugehörigkeit des Schädigenden zur Kategorie der „Leute" feststeht, ist auch die Haftpflicht der Bahn gegeben [3]).

III. Vermöge der eigentümlichen Natur des Eisenbahnbetriebs muß dieser durch das Personal bewirkt werden, deren Handlungen die Bahn als ihre eigenen zu vertreten hat.

Da eine Ersatzverbindlichkeit der Bahn begründet ist wegen Verlust, Minderung oder verspäteter Ablieferung des Gutes, so wird sie schadensersatzpflichtig, sobald einer dieser Haftpflichtgründe infolge einer Handlung eines Bediensteten eintritt.

Diese Haftpflicht der Bahn für ihr Personal cessiert nur, wenn die Handlung als höhere Gewalt etc. zu betrachten ist, so daß in diesem

---

Zuflucht nehmen, so läßt sich doch nicht in Abrede stellen, daß die Thatsache der Anstellung seitens der Bahn in der Regel die (sonst fehlende) Gelegenheit zur Vornahme schädigender Handlungen darbieten oder zum mindesten solche Handlungen erleichtern oder begünstigen wird. (Vgl. R.G. VII S. 128, wenn sich auch hier eine gewisse Unbestimmtheit der Auffassung zeigt.)

1) Vgl. v. Hahn II S. 627.

2) Leute der Eisenbahnverwaltung sind nach einem Erk. des R.Ger. (R.Ger. VII S. 127) diejenigen Personen, welche innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebs der Eisenbahn angestellt sind. Zu diesen gehören also nicht nur die Güterschaffner, Gepäckmeister, Lokomotivführer u. s. w., sondern auch Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter u. s. w. Ob dieselben mit dem konkreten Transporte beauftragt oder bei demselben unmittelbar beschäftigt sind, ist gleichgültig. Bei vielen der den einzelnen Bediensteten zugewiesenen Geschäftskreise ist eine Beziehung auf einen bestimmten einzelnen Transport sogar begrifflich ausgeschlossen.

3) Die Bahn hat so z. B. für den von einem zum Rangieren der Züge angestellten Arbeiter verübten Diebstahl eines Frachtgutes einzustehen, wenn dieser auch mit dem konkreten Transporte nichts zu thun hatte. Sie würde aber nach dem oben (S. 179) Ausgeführten auch für die durch einen Bahnkassenbeamten zufällig verursachte Beschädigung eines Frachtgutes verantwortlich sein.

Falle auch die Verantwortlichkeit des Bahnunternehmers für die eigenen Handlungen aufgehoben wäre.

Voraussetzungen, Umfang und Wirkungen der Haftpflicht der Bahn sind nach den Normen der Art. 29—41 zu beurteilen.

IV. Diese strenge Haftpflicht der Bahn für ihre Leute etc. bezieht sich aber nur auf die Ausführung des Transports, beginnt daher mit dem Abschluß des Frachtvertrags und endigt mit der Erfüllung desselben, mit der Ablieferung.

Sie findet keine Anwendung bezüglich der zur vorläufigen Verwahrung angenommenen Güter (Art. 5). Die landrechtlichen Normen des Verwahrungsvertrags bestimmen hier Voraussetzungen und Umfang der Verantwortlichkeit der Bahn [1]).

V. Nur die Haftung der Bahn für ihre Leute gegenüber dem Absender bezw. Empfänger will Art. 29 regeln. Da alle Transportbahnen eine Transportgemeinschaft bilden, so ist es bei der unter ihnen herrschenden Solidarität für die Haftung nach außen gleichgültig, ob die Schädigung durch Organe der einen oder der anderen der am Transporte beteiligten Bahnen verursacht worden ist.

Der Ersatzanspruch ist nach Art. 27 stets gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn zu richten, auf deren Strecke sich der Schaden ereignet hat. Dagegen sind für die Beziehungen der Transportbahnen unter einander die allgemeinen Grundsätze über das Rückgriffsrecht maßgebend, so daß diejenige Bahn oder diejenigen Bahnen, durch deren Personal der Schaden verursacht worden ist, derjenigen Bahn, die auf Grund des Art. 27 Entschädigung geleistet hat, also der zum Rückgriff berechtigten ganz oder pro rata haften (Art. 47 Z. 1 und 2) [2]).

§ 23.

Hauptgrundsätze über die Haftpflicht der Bahn für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes [3]).

Das wichtigste und schwierigste Problem des internat. Frachtrechts bildet die Normierung der Voraussetzungen, des Umfangs und der Be-

---

1) Der Vorschlag Ulrich's S. 5, für diese Zeit der Bahn die Haftung des Kommissionärs ausdrücklich aufzuerlegen, fand keinen Beifall.

2) Ob und unter welchen Voraussetzungen der Bahn das Recht zusteht, wegen der von ihr geleisteten Entschädigung Rückgriff gegen den Bediensteten zu nehmen, durch dessen Schuld der Schaden herbeigeführt wurde, richtet sich nach Landesrecht. Schlechthin räumt der Bahn dieses Recht ein z. B. russ. E.G. Art. 5.

3) Art. 30, 33, 36 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. §§ 68, 74; H.G.B. Art. 395; V.O. §§ 75, 76, 79, 82).

schränkungen der Haftpflicht bei Verlust, Beschädigung und Verzögerung der Ablieferung der Güter. Die Regelung dieser Frage stieß auf große Hindernisse, da es hier galt, nicht nur einen billigen Ausgleich zwischen den widerstreitenden Interessen der Bahn und des Publikums zu finden, sondern auch eine Versöhnung der gegensätzlichen Prinzipien des deutschen und französischen Rechts in Bezug auf die Haftpflicht herbeizuführen [1]), da die Gesetzgebungen der Vertragsstaaten sich diesen beiden Rechtssystemen angeschlossen hatten.

I. Während in Bezug auf die Voraussetzungen der Haftbarkeit das französische (Code de com. a. 103) und das deutsche (H.G.B. Art. 395) Recht [2]), beide der gemeinsamen Wurzel des römischen receptum entsprossen, übereinstimmen, ergeben die Normen über den Umfang der Ersatzverbindlichkeit tiefgreifende Verschiedenheiten.

Die Anreger der internat. Vereinbarung, die Herren de Seigneux und Christ, begnügen sich in der ihrem Antrage beigelegten Denkschrift [3]), auf diesen Dualismus der deutschen und französischen Rechtsanschauung hinzuweisen, überlassen es aber der Konferenz, sich für das deutsche oder französische System zu entscheiden, betonend, daß, wie auch der Beschluß der Konferenz ausfalle, der Durchführung keines der beiden Systeme ein Hindernis im Wege stehe.

Der schweizerische Entwurf, welcher sich im Wesentlichen an das schweizer. Tr.G. 1875 anschloß, erklärte es mit Recht für notwendig, die Entschädigungspflicht durch ein erschöpfendes System von Normen zu regeln, das in allen Vertragsstaaten gleichmäßig zur Anwendung kommen müsse. Er wich aber von diesem richtigen selbstgesetzten Programm ab, indem er bezüglich der vertragsmäßigen Wegbedingung oder Beschränkung der Haftpflicht nur die zwei gemeinsamen Grundsätze aufstellt, daß dieselbe unwirksam sei, wenn im Frachtbriefe nicht ausdrücklich auf dieselbe verwiesen, oder wenn der Kläger den Beweis führt, daß der Schaden durch Verschulden der Bahn herbeigeführt wurde, im Uebrigen aber auf das Recht des Absendungsortes (des Ortes der Vertragsschließung) verweist. Daß diese Regelung, welche zwar den Grundsätzen des internat. Privatrechts [4]) entspricht, in keiner Weise befriedige [5]),

---

1) Meili (Intern. Eisenbahnverträge, S. 48) betont das meisterhafte Gelingen dieser Versöhnung.

2) Ebenso auch die Gesetzgebungen der meisten übrigen Vertragsstaaten, welche sich an das Recht Frankreichs und Deutschlands angeschlossen hatten (Codice di com. a. 400; Tariffe a. 129; niederländ. H.G.B. Art. 91; ungar. H.G.B. Art. 398; schweizer. Tr.G. 1875 Art. 3, 24, 30, 53; schweizer. Tr.G. 1893 Art. 30; belg. E.G. Art. 4, 34; russ. E.G. Art. 102.

3) Abgedruckt bei Eger, Einf., S. 19.

4) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 143; Guillemain p. 131 s., 140.

5) Eger, Einf., S. 57, weist auf die durch diesen Entwurf forterhaltene verkehrsschädigende Differenz zwischen dem französischen und deutschen Rechte hin, so daß in Frankreich der Empfänger deutscher Transporte in seiner Regreßnahme an die deutschen

gab die den schweizer. Entwurf begründende Denkschrift ohne weiteres zu [1]). Unter Hervorhebung dieser Unzuträglichkeit sucht der deutsche Entwurf die Frage der Haftbarkeit durch einheitliche, sich an das deutsche oder französische Recht oder an beide sich anlehnende, teilweise mit dem schweizer. Rechte übereinstimmende Grundsätze zu regeln und giebt im Interesse der Erzielung eines Einverständnisses von vornherein solche Prinzipien des deutschen Rechts, welche vermutlich bei anderen Staaten keinen Beifall finden würden, preis oder sucht dieselben wenigstens durch Modifikationen auch diesen annehmbar zu machen [2]). Insbesondere verzichtete Deutschland auf sein System der Normalsätze (B.R. alt § 68), indem der für die Entschädigung maßgebende gemeine (Handels-)Wert nicht höher als 60 M. pro 50 kgr. angenommen wurde, sofern ein höherer Wert nicht ausdrücklich deklariert ist. Die Fortdauer partikulärer Zersplitterung in diesem Hauptpunkte würde auch in der That die praktische Bedeutung des I.U. ganz außerordentlich geschmälert haben. Freudig muß es daher begrüßt werden, daß in dieser wichtigen Materie nach eingehender Erörterung dank des gegenseitigen Entgegenkommens der verschiedenen Staaten die notwendige Ausgleichung der legislativen Gegensätze erzielt und so die notwendige Rechtseinheit hergestellt wurde.

II. Die von Jhering für das römische Recht aufgestellte Regel, daß ohne Schuld keine Verpflichtung zum Schadensersatz begründet sei, hat für das moderne Recht keine Geltung mehr [3]). Die germanische Rechtsanschauung, welche nicht das subjektive Schuldmoment, sondern mehr den objektiven Erfolg berücksichtigt, steht auf dem Standpunkt der Kausalität, macht also den Schädigenden für jede schadenbringende Handlung oder Unterlassung verantwortlich, die durch ihn verursacht ist, ohne Rücksicht auf das Vorliegen einer Verschuldung.

Für das moderne Schadensersatzrecht sind nun neben subjektiven Gründen (Verschuldung) auch objektive maßgebend. Insbesondere hat man in Anbetracht der Eigenart und Gefährlichkeit gewisser Unternehmungen [4]) die Schadensersatzpflicht in objektiver, von dem Moment der Verschuldung absehender Weise geregelt, wie das bereits das römische receptum nautae gethan hat. Auf der Grundlage dieses receptum baut sich nun die internat. Haftpflicht der Bahn auf. Man

---

Bahnen beschränkt bliebe, während umgekehrt in Deutschland dem Empfänger französischer Transporte die in ihrem Umfange unbeschränkte Haftpflicht der französischen Bahnen vollen Regreß und Schadensersatz gesichert hätte.

1) Ebensowenig befriedigend ist der Vorschlag Thaller's p. 305, die Haftpflicht zu beurteilen nach den Gesetzen und Tarifen der Bahn, auf deren Linie das diese begründende Ereignis stattgefunden hat.

2) Prot. I S. LVI.

3) Vgl. Steinbach S. 4, 19 ff., 28.

4) Vgl. Steinbach S. 65.

hat unter Anlehnung an das deutsche und französische Frachtrecht [1]) die das Wesen des römischen receptum ausmachende, von Rechts wegen eintretende Garantieverpflichtung [2]) des Unternehmers für die Integrität der Ladung auf die Bahnen übertragen. Das „salvum fore recipere“ des prätorischen Edikts [3]), das Versprechen der unversehrten Ablieferung des Gutes ist zu einem Element des modernen internat. Eisenbahnfrachtrechts geworden, und als Hauptmotiv kann auch heute das von Ulpian [4]) hervorgehobene verkehrspolitische betrachtet werden, die Notwendigkeit größerer Sicherheit wegen des Vertrauens, das man dem Frachtführer zu schenken gezwungen ist, und die Schwierigkeit bezw. Unmöglichkeit, dessen Thätigkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit zu kontrollieren [5]).

III. So hat das I.U. in Uebereinstimmung mit den modernen Frachtrechten [6]) den Grundsatz der strengen, bis zur Vertretung des Zufalls gesteigerten Haftpflicht der Bahn aus dem römischen receptum übernommen, indem Art. 30 ausspricht:

„Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.“

Dieses Prinzip wie die anderen die Haftpflicht der Bahn regelnden Rechtsnormen stellen zwingendes Recht dar, deren Abänderung durch Sondervereinbarungen der Bahnen mit dem Publikum und einzelnen Transportbeteiligten nach Art. 4 unzulässig ist. Derartigen Verträgen würde, wie dies schon früher in einzelnen Vertragsstaaten anerkannt war, für das Geltungsgebiet des I.U. jede rechtliche Wirkung fehlen. Diese Einengung der Vertragsfreiheit war bei dem wirtschaftlichen Monopol der Bahnen eine Forderung der Gerechtigkeit.

Daß die Normen über Haftpflicht in gleicher Weise auf die Staatsbahnen wie auf Privatbahnen Anwendung finden [7]), wie überhaupt das I.U. keinen Unterschied zwischen diesen beiden Kategorien von Bahnen

---

1) Wie H.G.B. Art. 395, so ruht auch Code de com. a. 103 auf der strengen Haftpflicht des römischen receptum.

2) Goldschmidt, Receptum in Z. III S. 63.

3) Vgl. Meili, Moderne Verkehrsanstalten, S. 45.

4) l. 1 § 1 D. Nautae, Caupones — IV, 9.

5) Prot. z. H. G. B. S. 704.

6) Siehe S. 182.

7) Vgl. v. Hahn II S. 687; Olivier p. 143; Lanckman n. 382.

kennt, bedarf keiner besonderen Hervorhebung, da der Staat in Bezug auf den Betrieb einer Staatsbahn wie in Bezug auf den für eigene Rechnung übernommenen Betrieb einer anderen Eisenbahn Frachtführer und als solcher wie jeder Private Rechtssubjekt des bürgerlichen Rechtsverkehrs ist [1]).

IV. Die Dauer der Haftung beginnt mit der Annahme des Gutes zur Beförderung [2]) (Art. 8) und endigt mit der Ablieferung [3]). Sobald innerhalb dieses Zeitraums Verlust oder Beschädigung des Gutes eingetreten ist, ist auch der Ersatzanspruch gegen die Bahn begründet. Die Last des Beweises des Verlustes oder der Beschädigung nach Annahme des Gutes durch die Bahn trifft den Ersatzleistung beanspruchenden Absender und Empfänger, der diesen in der Regel durch den mit dem Datumstempel versehenen Frachtbrief [4]) führen wird [5]). Dieser Nachweis hat sich eventuell auch darauf zu erstrecken, daß das Gut sich zur Zeit der Annahme zur Beförderung durch die Bahn noch in unversehrtem Zustande befunden habe [6]).

Eine Unterbrechung oder Beschränkung der Haftpflicht findet während dieses ganzen Zeitraums nicht statt, mag das schädigende Ereignis in eine Zeit gefallen sein, in welcher eine Unterbrechung des Transports infolge eines Transporthindernisses oder der bahnseitigen Erfüllung der Zoll- etc. Vorschriften erfolgt war.

Eine andere, räumliche Begrenzung der Haftpflicht stellt Art. 30 A. 2 auf, indem er deren Dauer nicht bis zur Ablieferung erstreckt, sondern mit der Ankunft an der Empfangsstation endigen läßt, sofern auf dem Frachtbriefe ein nicht an der Bahn liegender Ort bezeichnet ist. Für die Weiterbeförderung von der Empfangsstation aus sind (Art. 19) die für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen maßgebend [7]).

---

1) Ueber die Tendenz, den staatlichen Verkehrsanstalten eine bevorzugte Rechtsstellung gegenüber den privaten zuzugestehen, vgl. Meili, Int. Eisenbahnverträge, S. 50.

2) Durch Annahme des Gutes zur vorläufigen Verwahrung (Art. 5 A. 2) übernimmt die Bahn nicht die strenge Haftpflicht als Frachtführer, sondern nur die als Depositar (vgl. S. 45). Letztere verwandelt sich in die strengere erst in dem Augenblicke, in welchem die Bahn das Gut zur Beförderung annimmt; der Beweis über diesen Zeitpunkt wird in der Regel durch den auf den Frachtbrief aufgedrückten Abfertigungsstempel geliefert, kann aber auch durch andere Beweismittel erbracht werden. Vgl. V.O. § 55 A. 2.

3) Der Ablieferung an den Empfänger steht die an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die reglementarisch zulässige Ablieferung an Lagerhäuser oder Spediteur gleich (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 68 A. 1; V.O. § 75 A. 2).

4) Vgl. S. 53 f.

5) Auch die (protokollarischen) Feststellungen des Art. 25 (vgl. S. 174 ff.) können für die Beweisführung von Bedeutung sein.

6) Ueber Mängel der Verpackung und deren Folgen (Art. 9) vgl. S. 79 ff.

7) Vgl. S. 157 ff. Hat die Bahn Einrichtungen zur Weiterbeförderung nach seitwärts gelegenen Orten getroffen, so erstreckt sich die Haftpflicht der Bahn als Frachtführer auf

Der Ersatzanspruch gegen die Bahn ist begründet, gleichviel ob dieser eine Schuld zur Last fällt[1]) oder nicht, sofern kein Haftbefreiungsgrund (höhere Gewalt, Verschulden des Klageberechtigten, natürliche Beschaffenheit des Gutes) vorliegt. Die Bahn haftet[2]) nicht nur für ihre eigenen bezw. ihrer Leute Handlungen oder Unterlassungen, sondern auch für die Dritter.

V. Die Haftungsursachen der Bahn sind (außer der Verspätung der Ablieferung) folgende:

1) Verlust (perte totale)

a) Verlust des Gutes ist vorhanden, wenn die Bahn nicht im Stande ist, ihre Pflicht zur Auslieferung des Gutes an den Empfänger zu erfüllen[3]), weil sie das Gut nicht mehr besitzt, gleichviel worin diese Unmöglichkeit der Ablieferung ihren Grund hat. Es ist unerheblich, ob die Bahn sich freiwillig und ob sie sich berechtigter oder unberechtigter Weise in diese Lage versetzt[4]) hat[5]).

Der Ersatzanspruch wegen Verlust kann geltend gemacht werden, sobald der Forderungsberechtigte in der Lage ist, das Vorhandensein der den Verlustbegriff erschöpfenden Merkmale zu beweisen.

b) Da dieser Beweis oft schwer zu erbringen ist, erschien es angezeigt, eine Präsumtion für das Vorhandensein des Verlustes aufzustellen, die den Klageberechtigten der Verpflichtung eines jeden weiteren Beweises enthebt.

Eine solche unwiderlegliche Präsumtion war schon darum geboten, weil die Unmöglichkeit der Ablieferung bei Ablauf der Lieferfrist doch nicht schon einen Verlust des Gutes zur Gewißheit machte. Da die Rechtsfolgen der Ueberschreitung der Lieferfrist andere sind als die des Verlustes, mußte der Bahn die Möglichkeit zur Anstellung von Nachforschungen nach dem Verbleib des Gutes gewährt und zugleich der Zeitpunkt festgestellt werden, in welchem Verlust des Gutes anzunehmen ist.

---

den ganzen Transport. — Ist vom Absender auf dem Frachtbrief Abgabe oder Bahnlagerung an einem an der Bahn liegenden Orte bestimmt, so bleibt die Bahn nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich, wenn auch im Frachtbriefe ein anderer Bestimmungsort angegeben ist (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 68 A. 2 und 3; V.O. § 76 A. 2 und 3).

1) „Diese Haftung ist schlechtweg begründet durch den Unfall und die Zeit des Unfalls". So Thöl III S. 36.

2) Ueber die Präsumtionen zu Gunsten der Bahn (Art. 31 und 32) siehe unten § 25.

3) R.O.H.G. IV S. 14; Eger, Entscheidungen, I S. 135; Epstein n. 56. Vgl. auch die Urteile des Cour de cassat. und tribun. de commerce de Bruxelles bei Lanckman n. 524 und Corte di cass. di Torino bei Vidari n. 225 und Sarrut n. 681.

4) Vgl. R.O.H.G. XV S. 30.

5) Also z. B. weil das Gut vernichtet, konfisziert, entwendet, vertauscht, falsch dirigiert, an den unrichtigen Adressaten abgeliefert, veräußert (R.O.H.G. VIII S. 332), derelinquiert ist u. s. w. (Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 334).

Dies thut Art. 33: „Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert“ [1]).

Der Klageberechtigte kann auch schon vor Ablauf dieser 30-tägigen Frist einen Anspruch wegen Verlust erheben, ist in diesem Falle aber auch zum Beweise desselben verpflichtet. Ist dagegen diese 30-tägige Frist nach Ablauf der Lieferfrist verstrichen, so kann er einen Verlustanspruch geltend machen, ohne daß er die Thatsache des Verlustes des Gutes noch besonders beweisen müßte. Der Ersatzanspruch des Berechtigten ist in diesem Zeitpunkte unter allen Umständen begründet, die Bahn hat dann nicht mehr das Recht des Gegenbeweises, daß das Gut vorhanden sei. Ein solches Wiederauffinden des Gutes nach Ablauf der Frist hebt den Ersatzanspruch nicht auf. Der Klageberechtigte kann das nach Ablauf der 30-tägigen Frist wieder aufgefundene Gut noch annehmen, doch ist er hierzu durchaus nicht verpflichtet [2]), selbst dann nicht, wenn das Gut vor Auszahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird.

Wird das Gut nach Ablauf der 30-tägigen Frist, aber vor Auszahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so hat der Klageberechtigte die Wahl zwischen Ersatz für Verlust oder Rücknahme des Gutes und Ersatz für Lieferfristüberschreitung [3]).

c) Mit der Wiederauffindung des Gutes nach Auszahlung der Entschädigungssumme und dem Anspruch des Entschädigungsberechtigten auf dieses Gut beschäftigt sich ausführlich Art. 36 [4]).

Diesem steht nämlich (Art. 36 A. 1) gegen die Bahn ein Anspruch auf sofortige Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes zu. Dieser Anspruch kommt aber nur unter der Voraussetzung zur Ent-

---

1) Diesen Termin haben die Eisenbahnreglements der meisten Staaten (altes B.R. § 64 A. 4; V.O. § 79), nur Belgien kennt einen 15-tägigen. Vgl. Monzilli p. 124, der auf diese Erscheinung hinweist gegenüber den italienischen Bahnen, welche den 30-tägigen Termin für zu kurz halten (Prot. III S. 50). Die beantragte Festsetzung der Frist auf 42 Tage wurde ebenso wie die auf einen der jedesmaligen Transportfrist entsprechenden Zeitraum und wie die von den französischen Bahnen angeregte Streichung des Art. 33 abgelehnt (Prot. I S. 36; III S. 50).

2) Sollte in einem Falle, wo die Regulierung der Entschädigung sich länger hinausgezogen hat, dem Absender oder Empfänger das Gut wider dessen Willen nach Umfluß so langer Zeit aufgedrungen und er genötigt werden, sich mit der für verspätete Lieferung normierten Entschädigung zu begnügen, so wäre dies nach einem Anspruche des bayer. ob. Ger. „geradezu eine Prämie auf möglichstes in die Länge Ziehen der Schadensersatzregulierung“ (Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., III S. 265).

3) Vgl. Schwab S. 255.

4) Dieser ist B.R. alt § 64 A. 7 und 8 nachgebildet, aber mit wesentlichen Abweichungen, vgl. auch schweizer. Tr.G. Art. 29 und ungar. H.G.B. § 427.

stehung, daß der Entschädigungsberechtigte den Vorbehalt [1]) dieser Benachrichtigung in der Quittung [2]) über den Empfang des ihm für das in Verlust geratene Gut ausbezahlten Entschädigungsbetrags gemacht hat [3]) für den Fall, als das Gut binnen 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden werde.

Diese dem § 64 B.R. (alt) fremde Beschränkung auf die 4-monatliche Frist hat man im Interesse der Bahn eingeführt [4]), damit diese nach Ablauf dieses Termins es bei der bezahlten Entschädigung bewenden lassen könne, mit Recherchen und Schreibereien verschont werde und solche wieder aufgefundene Güter nicht unbestimmt lange Zeit aufzubewahren genötigt ist. Will nun der Entschädigungsberechtigte in den Besitz des wieder aufgefundenen Gutes gelangen [5]), so muß er die Aushändigung desselben innerhalb 30 Tagen vom Empfang der Benachrichtigung an bei der Bahn beantragen. Er kann nach seiner Wahl kostenfreie Ablieferung entweder am Versandt- oder an dem im Frachtbrief (oder durch nachträgliche Verfügung) angegebenen Bestimmungsort [6]) verlangen. So finden die Interessen der Parteien eine weitgehende Berücksichtigung, indem die Auslieferung sowohl an den Absender wie an den Empfänger erfolgen kann, je nach Wunsch des Entschädigungsberechtigten.

Die Erfüllung des Anspruchs auf Auslieferung des Gutes legt aber dem Antragsteller die Verpflichtung zur Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigungssumme auf. Auslieferung und Rückerstattung hat hier Zug um Zug zu geschehen.

Die Pflicht des Berechtigten zur Rückerstattung erstreckt sich auf die gesamte Entschädigungssumme. Er darf nicht (was nach B.R. alt § 64 A. 8 gestattet war) von dieser den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung in Abzug [7]) bringen [8]).

---

1) Das Erfordernis des Vorbehalts, den Art. 24 des schweizer. Entwurfs aufgenommen hat, ließ der deutsche Entwurf im Interesse des Publikums und eines einfacheren Verfahrens fallen (deutsche Denkschrift Prot. I S. XXVI, LVII). Die 3. Konferenz nahm den Vorbehalt wieder auf (Prot. III S. 52, 54).

2) Der Vorbehalt ist gültig nur, wenn er in der Quittung in irgend einer Form gemacht wurde.

3) Ueber den Vorbehalt ist nach Zus.-Best. z. Ver. B. R. § 74 und V.O. § 82 A. 1 eine Bescheinigung zu erteilen. Diese wird daher im Geltungsgebiete des Vereins auch für internat. Sendungen erteilt.

4) Vgl. Prot. II S. 120.

5) Verpflichtet ist er hierzu trotz des Vorbehaltes nicht.

6) Daß auch Ablieferung am Fundorte beansprucht werden kann, ist selbstverständlich (vgl. Schwab S. 318).

7) Diesen Abzug gestattet belg. E.G. Art. 46.

8) Für die Weglassung dieses Abzugsrechts wurde auf der 1. Konferenz von deutscher Seite vorgebracht, daß der Empfänger, der schon früher die Entschädigungssumme erhalten habe, dieselbe von Rechts wegen mit Zinsen zurückerstatten sollte (vgl. auch Gerstner S. 369). Indem man von dieser Zinszahlungspflicht abgesehen, habe man andererseits

Nach Art. 36 A. 3 darf die Bahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen, falls Vorbehalt oder Antrag innerhalb der 30-tägigen Frist (A. 1 und 2) fehlt, oder wenn das Gut erst später als 4 Monate nach Ablauf der Lieferfrist aufgefunden wurde [1]).

Welches Landesgesetz in einem solchen Fall zur Anwendung zu kommen hat, läßt das I.U. unentschieden. Gemeint ist wohl das für die Bahn maßgebende Gesetz, welche das Gut gefunden und den Berechtigten benachrichtigt hat, da sich auch in ihrem Bereiche das Gut befindet [2]).

Solche wieder aufgefundene Güter werden in der Regel als unanbringliche [3]) behandelt werden [4]).

2) Minderung (perte partielle) oder teilweiser Verlust ist jede Minderung der Substanz des Gutes, jeder Verlust an Maß und Gewicht des Gutes [5]). Ist die quantitative Verminderung des Gutes eine so starke, daß der noch erhaltene Rest vollständig oder nahezu wertlos ist, so muß die Bahn Entschädigung wegen Verlustes und nicht

---

auch das Recht der Zurückbehaltung der Entschädigung für Lieferfrist dem Berechtigten entzogen (Prot. I S. 42). Ich vermag dieser Auffassung nicht beizupflichten, denn eine Zinszahlungspflicht dürfte um deshalb nicht gerechtfertigt sein, weil, wie schon die Motive z. R.E.Ges.Entw. S. 86 erklären, die inzwischen gehabte Nutzung des Geldes die ihm bis dahin entzogene Nutzung des Gutes selbst vertritt. Ueberhaupt erscheint mir der Abzug der Entschädigung für Lieferfristüberschreitung gerechtfertigt, denn von einer solchen kann hier wohl die Rede sein (A. A. Schwab S. 319). Durch die auf Grund des Vorbehalts erfolgte Ablieferung des früher als verloren behandelten Gutes ist der frühere Zustand wieder hergestellt. Verlust wird nicht mehr angenommen, und die unter dem Titel des Verlusts von der Bahn gewährte Entschädigung wird zurückbezahlt. Nun bleibt aber doch die Thatsache bestehen, daß die Bahn die Lieferfrist überschritten hat. Warum soll denn dem Berechtigten der Anspruch wegen Lieferfristversäumung entzogen und die Bahn ihrer Verantwortlichkeit wegen Nichterfüllung ihrer Verpflichtung auf rechtzeitige Lieferung enthoben werden! — Daß Art. 36 bei Regelung der Verpflichtung zur Rückerstattung der vollen Entschädigung Art. 38 (Deklaration des Interesses an der Lieferung) und Art. 41 (Arglist und grobe Fahrlässigkeit) mit ihren über die normale Wertentschädigung hinausgehenden Entschädigungen außer Acht gelassen hat, führt gut aus Schwab S. 322 ff. Die Fassung des 1. schweizer. Entwurfs („gegen Rückerstattung des als Gegenwert des Frachtstückes erhaltenen Entschädigungsbetrags", Prot. I p. XXVI) hatte die Unbilligkeit vermieden, daß die Lage der Bahn bei vermutetem Verlust besser als bei wirklichem Verluste war.

1) Vgl. Schwab S. 323; de Seigneux p. 51.

2) Vgl. Eger, I U., Textausgabe S. 132.

3) „Güter, deren Abgabe sonst nicht möglich ist" (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 62 Z. 1; V.O. § 70 Z. 1).

4) Vgl. S. 162 f.

5) Eine „Minderung" kann betreffen einen Teil eines unteilbaren Ganzen, z. B. von in einem Gefäße verwahrter Flüssigkeit, oder Verderben eines Teiles eines teilbaren (aus selbständigen, physisch getrennten Objekten bestehenden) Ganzen, z. B. eines Sackes Kaffee von einer aus 10 Säcken bestehenden, auf Einem Frachtbriefe verzeichneten Sendung (Vidari n. 228). Vgl. auch Eger, Entscheidungen, I S. 39.

wegen Minderung leisten [1]). Mit der quantitativen Minderung kann auch eine Qualitätsverschlechterung des Gutes konkurrieren. Von der durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes herbeigeführten Minderung wird unten (S. 192) gesprochen werden.

3) Beschädigung (avarie) ist jede ohne Vernichtung der Substanz herbeigeführte [2]) Verschlechterung des Gutes [3]), jede wertmindernde Verletzung der körperlichen Integrität (der Gebrauchsmöglichkeit) [4]). Die Beschädigung einzelner Teile (Stücke) einer eine wirtschaftliche Einheit bildenden Sendung stellt sich als eine Beschädigung der Sendung in ihrer Totalität, also auch der unbeschädigten Teile derselben dar [5]).

§ 24.

Haftausschliefsungsgründe [6]).

Das Prinzip der strengen Haftpflicht der Bahn gilt nicht absolut, sondern Art. 30 stellt, wie wir gesehen haben, drei Ausnahmen von der Haftpflicht auf, indem die Bahn haftfrei wird durch den Nachweis, daß der Schaden durch eine der folgenden Ursachen (Verschulden des Verfügungsberechtigten, natürliche Beschaffenheit des Gutes, höhere Gewalt) herbeigeführt worden ist. Die Bahn entkräftet den Entschädigungsanspruch durch Geltendmachung einer dieser drei Einreden.

Diesen ist gemeinsam, daß sie nur dann eine Befreiung der Bahn von der Ersatzpflicht bewirken, wenn diese im Stande ist das Vorhandensein einer dieser Schadensursachen zu beweisen. Die ihr obliegende Beweislast erstreckt sich auf den Nachweis, daß Verlust, Minderung oder Beschädigung durch eine Thatsache hervorgerufen wurde, welche sie nicht zu vertreten hat [7]), die sich also unter eine der drei Kategorien einreihen läßt.

I. Verschulden des Klageberechtigten.

Art. 30 spricht hier nicht ganz korrekt vom „Verschulden des Verfügungsberechtigten“, während dieser Begriff durch Art. 15 A. 2,

---

1) So gestatten Tariffe a. 140 den Verlust, der Dreiviertel der Quantität des Gutes übersteigt, oder wenn er einen wesentlichen, schwer ersetzbaren Bestandteil eines unteilbaren Ganzen betrifft, nicht als Minderung, sondern als Verlust zu betrachten.

2) Gleichviel durch welche Ursache, z. B. Verderben, Zerbrechen, Feuchtwerden, Faulen, Schwinden (Eger I S. 228).

3) R.O.H.G. IX S. 278; Cotelle p. 224.

4) Der Auffassung (R. O. H. G. XX S. 348), daß Sinken des Tauschwertes einer Modeware infolge langer Lagerung als Beschädigung zu betrachten sei, kann nach obiger Begriffsfeststellung nicht beigepflichtet werden.

5) Vgl. Gareis und Fuchsberger S. 826.

6) Art. 30 (siehe S. 184), 32, 43 (H.G.B. Art. 426; V.O. §§ 78, 89).

7) v. Hahn II S. 596 § 8.

der Besitz des Frachtbriefduplikats zur Voraussetzung der Verfügungsberechtigung macht, eine Umbildung erfahren hatte. Man hat aber in der Konferenz [1]) hervorgehoben, daß zweifellos ein Verschulden des Absenders (oder Empfängers), auch wenn dieser das Duplikat nicht besitze, die Bahn befreie, sofern er nur sonst im Sinne der Art. 15 und 16 verfügungsberechtigt wäre. In diesem Sinne ist der Absender verfügungsberechtigt bis zu der nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte erfolgten Frachtbriefübergabe an den Empfänger oder Zustellung der Klage (Art. 16) an die Bahn, von welchem Zeitpunkte an das Verfügungsrecht auf den Empfänger übergeht [2]).

Eine Befreiung der Bahn von jeglicher Verantwortlichkeit tritt mithin ein, sobald Verlust oder Beschädigung des Gutes durch eine schuldhafte Handlung oder Unterlassung des verfügungsberechtigten Absenders [3]) oder Empfängers verursacht worden ist, z. B. schlechte Verladung bei Wagenladungen, Verkauf infolge ungerechtfertigter Annahmeverweigerung oder -verzögerung des Empfängers [4]).

Ein Verschulden des Absenders wird auch als vorliegend erachtet, wenn der Schaden durch die von ihm anerkannten (Art. 9, 31 Z. 2) Fehler oder Mängel (auch die äußerlich nicht erkennbaren) der Verpackung verursacht worden ist. In diesem Falle bleibt die Bahn [5]) haftfrei [6]).

Auf den Grad des Verschuldens kommt es nicht an. Es muß nur ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Verschuldung und dem Schaden vorhanden sein.

Diese schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen folgende Unmöglichkeit, aus eignem Verschulden Ansprüche abzuleiten, hätte nicht besonders als Befreiungsgrund für die Bahn hervorgehoben zu werden brauchen.

Art. 30 hat dann gleichsam noch als eine Unterart des eignen Verschuldens [7]), eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben (Verfügungsberechtigten) als Haftbefreiungsgrund aufgestellt. Diese Anweisung muß die Schädigung verursacht haben, was die Bahn darzuthun hat. Daß die Anweisung ein Verschulden des Verfügungsberechtigten enthalte, wird nicht gefordert. Dagegen ist es notwendig,

---

1) Prot. II S. 111.

2) Vgl. S. 141 f.

3) Von einer Art des Verschuldens des Absenders, mangelhafte Verpackung, handelt Art. 9. Siehe S. 79 ff.

4) R. O. H. G. XI S. 293; Sarrut n. 750.

5) Vgl. noch S. 83.

6) Wenn mit dem Verschulden des Verfügungsberechtigten ein Verschulden der Bahn zusammentrifft, so ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ausschlaggebend, auf wessen Seite das größere die Schädigung verursachende Verschulden liegt. Ist das beiderseitige Verschulden gleich, so bleibt die Bahn haftpflichtig (Gerstner S. 331 f.).

7) „Daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung" (Art. 30) fehlen im Vorbilde (H.G.B. Art. 395).

daß die Anweisung, um als Haftbefreiungsgrund für die Bahn wirken zu können, weder unmittelbar noch mittelbar durch irgend ein Verschulden der Bahn hervorgerufen worden ist.

II. Natürliche Beschaffenheit des Gutes (vice propre)

bildet einen zweiten Haftbefreiungsgrund für die Bahn, sofern sie nachweislich den Schaden (Schaden) verursachte.

1) Man versteht hierunter einen solchen [nicht notwendig fehlerhaften [1]] Zustand des Gutes, der den Schaden herbeiführt, als eine Folge des Bahntransports (Rütteln des Wagens) oder der notwendigen Dauer desselben (Einflüsse der Witterung), indem es einen Bahntransport nicht verträgt, ohne Schaden zu leiden [2]).

Die Bahn soll die durch die unmittelbare Einwirkung des Transports und der Witterung entstandenen Schäden nicht zu vertreten haben [3]). Sie ist nur zur ordnungsmäßigen, rechtzeitigen Ausführung des Transports, nicht aber zur Anwendung außerordentlicher Vorsichtsmaßregeln verpflichtet, um die Waren, deren empfindliche Beschaffenheit sie ersehen hat, vor den daraus erwachsenen Gefahren besonders zu schützen [4]). Wohl aber hat sie ordentliche Vorkehrungen, wie sie nach der allgemeinen Verkehrsanschauung der Eigenart des Frachtguts gemäß von der Bahn vorausgesetzt werden, zur Verhinderung solcher Beschädigungen zu treffen, z. B. durch Bedecken, Festlegen, Stützen u. s. w. [5]). Ob die Bahn nach dieser Richtung ihre Pflicht gethan, was sie zu beweisen hat [6]), und ob sie demzufolge die Einrede der natürlichen Beschaffenheit des Gutes geltend machen kann, richtet sich nach der konkreten Sachlage.

Als Beispiele führt Art. 30 an: inneren Verderb [7]), eine durch chemische und physikalische Prozesse bewirkte Schädigung (Faulen, Gären, Gefrieren, Selbstentzündung u. dgl. m.) [8]); ferner Schwinden d. i. natürliche Quantitätsverminderung, natürlicher Abgang, z. B. durch Eintrocknen (Obst, Getreide), Verdunsten (Flüssigkeiten), Einrosten, sei

---

1) Trägt das Gut durch eine anormale Beschaffenheit den Keim zur Beschädigung oder Vernichtung durch den Bahntransport in sich, z. B. die Krankheit eines Tieres verschlimmert sich infolge des Transports und führt dessen Tod herbei, so fällt auch dies unter den Begriff der „natürlichen Beschaffenheit des Gutes".

2) Vgl. Lanckman n. 517.

3) Prot. z. H.G.B. S. 4703.

4) Vgl. Eger, Entscheidungen, IV S. 284; Koch, Transportrecht S. 36.

5) Eger I S. 280.

6) Dem Kläger steht natürlich der Gegenbeweis frei.

7) Eine unbedeutende, auf den Verderb an sich ganz einflußlose Verzögerung des Transports begründet nicht die Einrede der Beschädigung durch „inneren Verderb", namentlich dann nicht, wenn aus dem Frachtbrief die Notwendigkeit einer Transportbeschleunigung sich nicht ergiebt (Entsch. des R.O.H.G. in E.V.Z. 1874 S. 37).

8) Schott bei Endemann, Handbuch, III S. 330.

es daß das Schwinden durch Witterungseinflüsse oder durch notwendige Transportmaßnahmen (Ausstreuen, Verschütten) hervorgerufen wurde [1]).

Als drittes Beispiel wird endlich gewöhnliche Leccage, d. i. Dringen der Flüssigkeit durch die Fugen des Gebindes ohne äußerliche Beschädigung [2]), angeführt.

Für eine außergewöhnliche Leccage (ein das regelmäßig bei derartigen Flüssigkeiten auslaufende Maß übersteigendes Quantum) haftet dagegen die Bahn, außer wenn dieselbe einem Verschulden des Absenders, z. B. mangelhafter Verpackung, zur Last fällt [3]).

Von der Haftbeschränkung der Bahn wegen der infolge ihrer eigentümlichen Beschaffenheit besonderen Gefahren ausgesetzten Güter wird unten (S. 202 ff.) die Rede sein.

2) Eine andere Rechtsvermutung stellt Art. 32 im Einklange mit dem Frachtrecht Deutschlands [4]) und der anderen Staaten [5]) auf:

a) Er schließt nämlich für diejenigen Güter, „welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden“, die Haftung der Bahn bis zu einem gewissen Normalsatze des Gewichtsverlustes, sog. Calo, und zwar bis zu 2 Proz. resp. 1 Proz. (Ausf.-Best. § 8) [6]) aus. Die Präsumtion erstreckt sich nur auf die Höhe des Gewichtsverlustes. Bleibt dieser innerhalb des Normalsatzes, so wird er als aus der natürlichen Beschaffenheit dieser Güter sich ergebend als ein natürlicher Defekt vermutet [7]).

b) Während Art. 31 Z. 4 nur von der außerordentlichen Gefahr

---

1) Eger II S. 283.

2) Altes Vereins-B.R. § 22 No. 1 a.

3) Es ist Sache des Absenders, für gutes und transportfähiges Faßgeschirr zu sorgen (Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., III S. 351).

4) H.G.B. Art. 426 und B.R. alt § 67 A. 8 dienten als Vorbild, nur daß Art. 32 Verlust an Maß wegließ, wohl weil in der Regel nur Angabe von Gewicht im Frachtbrief (Art. 6 d) vorliegt. V.O. § 78 stimmt überein mit Art. 32 und Ausf.-Best. § 8.

5) Aehnliche Bestimmungen haben schweiz. Tr.G. (1893) Art. 32; in Italien Codice di com. a. 404; Tariffe a. 130 b; niederländ. B.R. Art. 67 n. 8; belg. Eis.Ges. Art. 38; russ. E.G. Art. 106 (Minist.Ver. 9. III., 30. VII. 1887, 29. VII. 1889). In Frankreich ist auf Grund der Praxis der Gerichte und der Gutachten der Handelskammern ein den Calo für die einzelnen Waren nach Maßgabe der Transportstrecke berechnendes Verzeichnis (tableau des déchets de route) von den Bahngesellschaften entworfen worden, das, ohne rechtsverbindlichen Charakter zu haben, doch große praktische Bedeutung besitzt (Sarrut n. 741).

6) Aus.-Best. § 8: „Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt 2 Proz. bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern: geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittenen Tabak, Fettwaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Tierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte. Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Proz.“

7) Die Bahn kann aber auf Grund des Art. 30 einen größeren (als in Ausf.-Best. § 8 angenommenen) Gewichtsverlust nachweisen.

handelt, welcher gewisse Güter vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind, handelt es sich in Art. 32 dagegen um solche Güter, deren natürliche Beschaffenheit es mit sich bringt, daß sie, wie die praktische Erfahrung darthut, regelmäßig infolge des Transports einen Gewichtsverlust erleiden. Es sind das die sog. schwindenden Güter [1]).

Wird die Zugehörigkeit einer Ware zur Kategorie der schwindenden Güter bestritten, so hat die Bahn, die ihre Haftfreiheit einredeweise geltend macht, dieses für die Begründung ihres Anspruchs wesentliche Moment zu beweisen. Der Beweis wird in der Regel durch Sachverständige zu führen sein.

c) Der sich nicht an Art. 31 Z. 4, sondern nur an Art. 30 anschließende Art. 32 bezweckt lediglich, der Bahn die ihr nach Art. 30 obliegende Beweispflicht ihrer Haftbefreiung, die unter Umständen schwierig und, namentlich wenn es sich um unbedeutende Gewichtsverluste handelt, lästig sein kann, abzunehmen. Die Bahn kann daher einen Ersatzanspruch wegen eines solchen sich innerhalb des Normalsatzes haltenden Calos ablehnen, ohne daß sie genötigt ist, ihre Einrede des Calos zu beweisen.

Die die Beweisfreiheit der Bahn begründende Vermutung kann aber durch Gegenbeweis entkräftet werden. Der Beschädigte kann diesen entweder darauf richten (Art. 32 A. 3), daß

a) der Verlust nach den Umständen des Falles nicht eine Folge der natürlichen Beschaffenheit [2]) des Gutes sei [3]), oder

b) daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit überhaupt nicht oder den sonstigen Umständen des Falles im Besondern nicht entspreche [4]).

Gelingt nun der Gegenbeweis, so ist damit die zu Gunsten der Bahn aufgestellte Rechtsvermutung beseitigt. Sie hat nun auch für den Prozentsatz Gewichtsverlust (Calo) aufzukommen, wenn sie nicht ihrerseits den Nachweis erbringt, daß der Verlust durch Verschulden des Klägers oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist (Art. 30).

„Bei gänzlichem Verluste des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt“ (Art. 32 A. 4) [5]). In diesem Falle hat die Bahn

---

1) Thöl III S. 185.

2) Es wird auf Grund sachverständigen Gutachtens erwiesen, daß Gewichtsverlust bei der in Frage kommenden Warengattung, z. B. Eisen, überhaupt nicht oder nur unter besonderen Voraussetzungen, z. B. großer Hitze oder Kälte, eintrete (v. Hahn II S. 746). Zulässigkeit des Calo bestritten, aber erwiesen für Kohlen (vgl. Ruckdeschel S. 215).

3) Der Gegenbeweis wird besonders ein Verschulden der Bahn als Schadensursache darthun. Vgl. Gerstner S. 352.

4) z. B. wegen der Witterung, wegen sorgfältiger Verpackung gegen Einwirkung der Witterung, wegen Kürze der Transportdauer. Vgl. v. Hahn II S. 746.

5) Dies entspricht der Billigkeit, denn es läßt sich in diesem Falle nicht feststellen, ob das Gut infolge der natürlichen Beschaffenheit bei richtiger Ablieferung den Gewichts-

Ersatz zu leisten für das ursprüngliche Gewicht ohne jeglichen Abzug. Dieses ist allein für die Schadensberechnung maßgebend.

Schon bei Beratung des H.G.B. [1]) wurden Beschwerden des Handelsstandes darüber laut, daß Eisenbahnen mitunter bei Gewichtsverlust einzelner Stücke (Kisten, Ballen, Fässer, Säcke etc.) einer Gesamtladung jeden Ersatz mit der Begründung ablehnten, daß der Verlust den Normalprozentsatz nicht übersteige [2]), indem sie die Prozente von dem ganzen verladenen Quantum der Ware berechneten.

Zur Abwehr eines derartigen Mißbrauchs hat Art. 32 A. 2 (in Uebereinstimmung mit H.G.B. Art. 426) vorgeschrieben, daß der Normalsatz des Gewichtsverlustes für mehrere auf einem Frachtbriefe beförderten Stücke für jedes Stück besonders berechnet werden muß. Voraussetzung dieser Berechnungsart ist aber, daß das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist. Wenn nur das Gesamtgewicht der ganzen Sendung angegeben oder nachweisbar ist, kann der Normalsatz nur für das Gesamtquantum der auf einem Frachtbriefe verzeichneten Güter berechnet werden.

Eine weitere die strenge Haftpflicht der Bahn aufhebende Einrede ist endlich

III. die der „höheren Gewalt“ [3]) (force majeure, vis major). Eine Definition des Begriffs „höhere Gewalt“ wurde im I.U. nicht beliebt und so die Unklarheit [4]), welche diesem aus dem römischen Recht in die Gesetzgebung der Kulturstaaten übernommenen Begriffe [5]) anhaftet, nicht gelichtet [6]). Es läßt sich begreifen, daß man Bedenken

---

verlust erlitten haben würde oder erleiden konnte. Außerdem schließt ein konkurrierendes Verschulden der Bahn die Anwendung der nur für normale Verhältnisse gerechtfertigten Vorschrift aus (R.Eis.Ges.Entw. S. 84).

1) Prot. z. H.G.B. S. 4789.

2) Es würde so z. B., wenn von 100 Säcken einer abhanden gekommen ist, Ersatz abgelehnt werden können, obwohl der Verlust dieses Sackes nicht Folge der natürlichen Beschaffenheit der Ware ist.

3) Siehe S. 44 und 143.

4) Das preuß. Eis.Ges. von 1838 § 25 hatte „unabwendbaren äußeren Zufall“, welchen Ausdruck es aus preuß. Landrecht § 1739 Teil II Tit. 8 übernommen hat, also einen bestimmteren und klareren Ausdruck. Ueber die Ersetzung dieses Ausdrucks durch den der höheren Gewalt im R.Haftpflichtges. vgl. dessen Entstehungsgeschichte bei Westerkamp (bei Endemann, Handbuch, III) S. 651 f.

5) Gegen die Aufnahme des phrasenhaften Ausdrucks (so Bähr in Bechmann und Seydel, Krit. Vierteljahrsschrift, Bd. XXVIII S. 604) „höhere Gewalt“ ins H.G.B. hatte sich s. Z. schon Goldschmidt (Beilageheft zu Bd. III der Z., S. 112, „unklaren Begriff“) ausgesprochen. Jetzt wird auch vor seiner Aufnahme ins deutsche Civ.Ges.B. gewarnt. Vgl. Gerth S. 212; Gelpcke und v. Schey, Verh. d. 22. deutschen Juristentags, I S. 385; II S. 56 ff.

6) Auf der 1. Konferenz teilte Savigny-Frankreich die Auffassung der französischen Gerichte über diesen Punkt mit. Seine Frage, ob diese von der Konferenz geteilt werde, wurde bejahend beantwortet (Prot. I S. 65).

trug, das in der Litteratur vielbestrittene Problem internationalrechtlich zu lösen, nachdem ein befriedigender Lösungsversuch für die innerstaatliche Gesetzgebung bisher noch nicht geglückt war. Der Richter hat daher bei Anwendung des I.U. den Begriff auf Grund allgemeiner Rechtsprinzipien festzustellen, ohne daß er hierbei durch das Recht der Versandtbahn [1]) gebunden wäre [2]).

Da der Begriff „höhere Gewalt" aus dem römischen Rechte entnommen ist, wird naturgemäß auch die Auffassung der römischen Juristen über vis major für uns von großer Bedeutung sein. Wir sind aber durchaus nicht sklavisch an die Auffassung der römischen Juristen gebunden, da der Begriff auf römischrechtlicher Basis erwachsen, eine selbständige Gestalt im modernen Rechtsleben gewonnen hat.

---

1) Dieses erklärt für maßgebend Eger bei Rassow, 1891, S. 479, aber mit Unrecht, denn im I.U. ist hier nicht auf das Recht des Versandtorts verwiesen. Eine solche Verweisung wird aber nicht durch eine Aeußerung der Kommission auf der 3. Konferenz ersetzt. Rußland hatte nämlich auf der 3. Konferenz zu Art. 5 beantragt, um einer verschiedenen Auslegung der Worte „Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind", vorzubeugen, zu erwähnen, daß darunter auch Unterbrechung des Transports infolge Weisung der Regierung zu verstehen sei. Die Kommission erklärte aber eine Umschreibung des Ausdrucks „höhere Gewalt" für unnötig und sogar für gefährlich. In jedem einzelnen Falle werde nach den allgemeinen Rechtsprinzipien und den nationalen Gesetzen zu entscheiden sein, was unter „höherer Gewalt" zu verstehen sei. Gerstner-Deutschland erklärte dieser Begründung nicht in vollem Umfange zustimmen zu können. Nicht jeder Beschluß der Regierung könne hierher gezählt werden, da dieselben öfters Bahnen auf eigene Rechnung betriebe. Es müsse dem richterlichen Ermessen anheimgestellt bleiben, nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden, ob „höhere Gewalt" vorliege oder nicht (Prot. III S. 27 f.). Richtig auch Gerstner S. 105.

2) So dürften auch folgende Vorschriften des schweiz. Tr.G. (besonders Z. 2 und 3) nicht schlechthin bindend in Bezug auf internat. Transporte sein.

Schweizer. Tr.G. (1893) Art. 5 bestimmt nämlich: „Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall, force majeure, cas fortuit) im Sinne des Gesetzes können nicht geltend gemacht werden Unfälle, welche herbeigeführt worden sind:

1. durch irgend welche Versehen oder Vergehen der Beamten oder Angestellten, auch wenn dieselben nicht schon unter dem im Art. 29 angegebenen Gesichtspunkte von der Transportanstalt zu vertreten sind;

2. durch Versehen oder Vergehen der in anderen als für den Transport für Passagiere bestimmten Wagen zugelassenen Personen;

3. durch die gefährdenden Eigenschaften oder die mangelhafte Verpackung transportierter Gegenstände;

4. durch fehlerhafte, den allgemeinen Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtung des Baues oder Betriebes der Anstalt;

5. durch mangelhaften Zustand der Anstalt selbst oder ihrer Betriebsmittel;

6. durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung von Vorsichtsmaßregeln oder Vorkehrungen, die durch allgemeine polizeiliche Anordnungen oder spezielle Konzessionsbestimmungen der Anstalt zur Pflicht gemacht sind."

(Es sollte, wie es in der Begründung des Tr.G. v. 1875 geschah wegen der großen Verschiedenheit der Ansichten und wegen des Mangels eines höchsten Gerichtshofs wenigstens negativ der Begriff abgegrenzt werden bezüglich solcher Fälle, in denen es nahe liegen würde, einen unabwendbaren Zufall anzunehmen. Vgl. Fick S. 140.)

a) Die Unabwendbarkeit des (schädigenden Ereignisses) Unfalls ist das charakteristische Merkmal der höheren Gewalt. Diese läßt sich aber nicht abstrakt feststellen, nach äußeren, objektiven Eigenschaften des Ereignisses, sondern die Frage, ob ein Ereignis abwendbar war oder nicht, kann nur in Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des einzelnen Falles beantwortet werden [1]). Die Unvermeidbarkeit ist eine relative [2]). War das Ereignis vermeidbar oder abwendbar, und die Bahn hat nicht Alles gethan, was in ihren Kräften stand [3]) und was ver-

---

1) Diese das Wesen der vis major in dem Verhältnisse des Widerstandes, welche der Ersatzpflichtige gegenüber dem Ereignisse leistet, erblickende subjektive Theorie hatte Goldschmidt's (Receptum, Z. III S. 84 ff.; vgl. noch XVI S. 324 ff.) bahnbrechender Aufsatz über das receptum zur Herrschaft in Theorie (vgl. die bei Eger I S. 259 Citierten) und Praxis gebracht. Auch in Frankreich herrscht diese relative Theorie — „tout dépend donc des circonstances" sagt Cotelle p. 444. Dernburg (Preuß. Pr.R. II § 69 3. A., und bei Grünhut, Zeitschr., XI S. 335 ff.) hatte ihr dann eine selbständige Wendung gegeben. Während die Rechtsprechung noch auf dem Boden dieser Theorie steht, weicht die Litteratur vielfach von ihr ab (vgl. z. B. die Schriften von Bruckner, Die custodia, 1889; v. Hollander, Vis major, 1892, und Gerth S. 105 ff.).

2) Die objektive Theorie, welche das Wesen der höheren Gewalt in gewissen äußeren Merkmalen eines Ereignisses findet, hat in Exner (bei Grünhut, Zeitschr., X S. 497 ff.) neuerdings eine glänzende Vertretung gefunden, ohne daß es ihr gelungen wäre, nachhaltigen Einfluß auf Theorie und Praxis zu gewinnen.

Exner a. a. O. S. 582 faßt „höhere Gewalt" auf als „ein Ereignis, welches: 1) außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib und Gut verursacht hat, und welches 2) vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt." (Die Haftpflicht sei ausgeschlossen, „wo der kasuelle Charakter des Unfalls prima facie evident ist", a. a. O. S. 550.) Diese Theorie bietet aber nicht, wie sie beabsichtigt, feste Kriterien, denn die Unbestimmtheit in Bezug auf diesen „kasuellen Charakter" ist eine zu große, als daß sie geeignet sein könnte die Unklarheit des Begriffs „höhere Gewalt" zu bannen. Ueberhaupt erheischt die Beurteilung betreffs Punkt 2 ein Eingehen auf die konkreten Verhältnisse des Falles, wie das nach der subjektiven Theorie der Fall ist. — Das Erfordernis sub 1, die äußere Herkunft des schädigenden Ereignisses ist ein dem Begriffe der höheren Gewalt ganz fremdes Moment. Ob ein Lokomotivführer plötzlich wahnsinnig, von einem Schlaganfall betroffen oder vom Blitze erschlagen wird und infolge dessen der Bahnzug entgleist (R. O. H. G. VIII S. 31; R. G. I S. 254), ob eine Dynamitbombe im Augenblicke des Zugabgangs in den Eisenbahnwagen gelegt oder von außen auf diesen geschleudert wird, ist gleichgültig. In all diesen Fällen dürfte das Ereignis auch bei größter Vorsicht nicht vermeidbar sein, es stellt sich in der Regel dar als ein casus, cui resisti non potest, als ein damnum fatale (vgl. über die Theorie Exner's besonders Dernburg bei Grünhut, Zeitschr., XI S. 335 ff., und Gerth S. 131 ff.). Die Ansicht Cosack's (S. 398), daß ein Unfall, der im Frachtbetrieb des Frachtführers entstanden ist, niemals als höhere Gewalt gelte, dürfte weder aus dem römischen Rechte, noch aus dem H.G.B. zu begründen sein.

3) Jedenfalls hat die Bahn nur etwas menschlich Mögliches zu leisten, sie haftet auf keinen Fall für Ereignisse, denen menschliche Kräfte überhaupt nicht zu widerstehen vermögen (vgl. Prot. z. H.G.B. S. 4693). Sie haftet aber auch dann nicht, wenn das Ereignis nur durch ungeheuere Kosten verursachende Maßregeln, die mit einem rationellen Bahnbetrieb unvereinbar sind, hätte verhütet oder in seinen Folgen hätte abgewendet werden können. Die Bahn braucht nur solche Mittel in Anwendung zu bringen, die ihr vernünftiger

nünftiger Weise (so daß die für die Abwehrmaßnahmen aufgewendeten Kosten in einem entsprechenden Verhältnisse zu dem angestrebten wirtschaftlichen Erfolge stünden) erwartet werden konnte. Hat die Bahn also die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr eines durch rationelle Vorkehrungen abwendbaren Unfalls nicht getroffen, so fällt ihr ein Verschulden zur Last.

Ebenso wie die Unabwendbarkeit des Unfalles zählt auch die Unmöglichkeit der Vermeidung der schädlichen Folgen desselben mit normaler Kraftanstrengung zu den Erfordernissen der höheren Gewalt.

b) Ein weiteres wesentliches Erfordernis der höheren Gewalt ist, daß der Eintritt des Ereignisses vom Willen der Bahn und ihrer Bediensteten unabhängig ist, daß diesen keinerlei Verschuldung zur Last fällt[2].

Die Bahn hat unbedingt den Unfall zu vertreten, wenn sie nicht „die äußerste Vorsicht und Sorgfalt", „alle denkbare[3] Umsicht"[4], d. i. die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers[5] angewendet hat.

Die Bahn, die den Unfall als höhere Gewalt nachzuweisen hat, muß auch den für diese wesentlichen Faktor, die Anwendung der erforderlichen Sorgfalt beweisen[5].

Vielfach wird die Meinung vertreten, daß gewisse Ereignisse wie die Handlungen und Unterlassungen der Bahnbediensteten und Beschädigungen durch Transportmittel nie als höhere Gewalt betrachtet werden können[6]. Diese Auffassung kann in dieser Allgemeinheit nicht als zutreffend erachtet werden, denn auch hier kommt es auf die konkreten Verhältnisse des Einzelfalles an, ob die Erfordernisse der „höheren Gewalt" in der Handlung (Unterlassung) der Bahnbediensteten gegeben sind, ob die Wirkungen der mangelhaften Beschaffenheit der Transportmittel[7] durch Anwendung der entsprechenden Sorgfalt hätten verhindert oder die Schadensfolgen abgewendet werden können[8]. Bei Verneinung dieser Fragen ist auch in einem solchen Falle „höhere Gewalt" anzunehmen.

Weise angewendet werden können, daß sie brauchen z. B. nicht das Bahngeleise mit einer Mauer zu umgeben, sonnensichere Gewölbe anzulegen. Derartige Maßnahmen erwartet die vernünftige Verkehrsanschauung nicht.

1) Vgl. [illegible] Z. III S. 30.

2) R. G. XIV S. [illegible]; XXII S. [illegible].

3) [illegible] Entscheidung des App. Ger. Venedig [illegible] n. 2[illegible]; [illegible] Entscheidung des Pariser Kassationshofs [illegible] n. [illegible]; vgl. auch [illegible] p. 209.

4) Vgl. [illegible] III p. 447 n. 2.

5) Vgl. [illegible] p. 208; [illegible] III p. 447 n. 5.

6) Vgl. z. B. [illegible] II S. 102.

7) Die mangelhafte Beschaffenheit des Materials kann auch durch höhere Gewalt verursacht sein.

8) Vgl. Eger, Entscheidungen, III S. 35 f.; IV S. 137 f.; [illegible] n. 741; [illegible] p. 444.

c) Was nun jenseits dieser Verschuldungsgrenze liegt, ist casus, und es würde demnach Zufall und höhere Gewalt identisch[1]) sein[2]). Mag nun dies auch für das römische Recht zutreffen, so wollte man in modernen Gesetzen (im H.G.B. und anderen Reichsgesetzen) unter höherer Gewalt etwas anderes als unter Zufall verstanden wissen[3]). Begrifflich unterscheiden sich zwar beide nicht, die höhere Gewalt erscheint aber als eine besondere Art des Zufalls[4]). Man hat es unterlassen, scharfe Kriterien, welche diese vom gewöhnlichen Zufall unterscheiden, aufzustellen. Was der Gesetzgeber nicht vermochte, ist auch der Theorie und Rechtsprechung nicht gelungen, weil der Begriff eben ein unklarer war[5]). Man glaubte einen scharf umschriebenen technischen Begriff aus dem römischen Rechte zu übernehmen, irrte sich aber in dieser Voraussetzung.

d) Wenn nun auch besonders die deutsche und französische Rechtsprechung in zahlreichen Entscheidungen mit gesundem Takte die leitenden Gesichtspunkte an der Hand der von den römischen Juristen aufgestellten Beispiele im Wesentlichen gut herausgefunden und den gesetzgeberischen Gedanken richtig entwickelt hat, so zeigten sich doch mitunter auch Schwankungen, welche die Nachteile einer der festen Rechtsgrundlage entbehrenden Praxis scharf beleuchteten. Nach dieser wird im Allgemeinen höhere Gewalt als unwiderstehlicher Zufall aufgefaßt. Man versteht unter höherer Gewalt ein, durch Naturkräfte oder menschliche Handlungen herbeigeführtes Ereignis, das die Bahn durch Maßregeln, wie sie nach allgemeiner Verkehrsanschauung geboten waren und zu dem zu erreichenden Erfolge in vernünftigem Verhältnisse standen, weder abwenden noch in seinen Folgen unschädlich machen konnte[6]). Diese von Goldschmidt[7]) aufgestellte, in einer großen

1) Vgl. Gerth S. 111, 308 für das römische Recht.

2) Dieser schon von der Glosse vertretene Standpunkt, daß vis major, casus fortuitus und casus identisch seien, wird auch von den Kommentatoren des Code civil festgehalten, welchen „force majeure" und „cas fortuit" der Rechtswirkung nach gleichwertige Begriffe sind (vgl. Exner a. a. O. S. 591). So unterscheidet zwar die französ. Jurisprudenz force majeure, die durch menschliche Handlungen herbeigeführten, und cas fortuit, die durch Zufall oder Naturgesetze hervorgebrachten Ereignisse, ohne daß dieser Unterscheidung irgend eine praktische Bedeutung beigemessen würde. Vgl. Lyon-Caen et Renault III n. 588; ebenso auch italienische Doktrin vgl. Levi, Commento p. 68 s.

3) Gerth S. 309.

4) Vgl. R.G. XXI S. 13.

5) Treffend sagt Thöl III S. 33: „Bei dem Ausdrucke höhere Gewalt wird meist etwas herausgefühlt, wenn der Ausdruck keineswegs immer paßt."

6) Vgl. auch die französische Auffassung: „Les cas de force majeure et les cas fortuits sont des faits supérieurs à la volonté et à la force de l'homme, qui n'était pas capable de les prévoir ou de les empêcher" (Cotelle p. 443).

7) Goldschmidt, Receptum, Z. XIII S. 115; ähnlich auch Cotelle p. 443; Sarrut n. 731; Marchesini I n. 161.

Zahl von gerichtlichen Entscheidungen (besonders R.O.H.G. und R.G.) [1]) angenommene Definition giebt wohl im Wesentlichen die für den Begriff „höhere Gewalt" charakteristischen Merkmale. Da diese nicht objektiv feststehende sind, so hängt Alles ab von der Auffassung des Richters über das Verhältnis der Widerstandskraft der Bahn und ihrer Bediensteten zu dem Unfall.

e) Im Einzelnen werden zu den Umständen, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, gezählt elementare Naturereignisse, wie Erdbeben, Erdrutsch, Orkan [2]), Schneesturm [3]), Ueberschwemmung [4]), Feuersbrunst [5]), Frost [6]). Sodann Handlungen von Menschen, die sich als unwiderstehliche erweisen, die durch die als gewöhnliche Vorsicht gebotene Vorkehrungen nicht abwendbar waren, wie Diebstahl [7]), räuberischer Anfall [8]), Krieg [9]), Revolution [9]), gerichtliche Beschlagnahme [10]), obrigkeitliche Anordnungen [11]) u. s. w.

f) Nur dann ist die Einrede der höheren Gewalt begründet, wenn das als solche zu betrachtende Ereignis den Schaden verursacht hat [12]).

IV. Einen ganz besonderen Haftausschließungsgrund stellt Art. 43 auf: „Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger

---

1) Vgl. R. O. H. G. II S. 259 f.; VIII S. 30, 161; R. G. XXI S. 17; Eger, Entscheidungen, III S. 353 (R.G.); Entscheidungen des Ob.Land.Ger. Hamburg bei Goldschmidt, Z. XXXVI S. 272; Sammlung d. Entscheid. d. bayer. ob. Ger., II S. 63, 365; III S. 778 u. a. m.

2) Ein Windstoß, dessen Schadenswirkung durch geeignete Vorkehrungen hätte verhindert werden können, ist nicht höhere Gewalt. Vgl. Cotelle p. 443 s.

3) Vgl. Cotelle p. 447; Marchesini II n. 343.

4) Vgl. Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., III S. 779; Lamé Fleury p. 911 ss.; Cotelle p. 213.

5) Diese darf aber weder direkt noch indirekt durch die Bahn bezw. durch mangelhafte Löschvorrichtungen verursacht sein. Vgl. Sarrut n. 752; Lanckman n. 507; Vidari n. 260. So wird die Magazinierung feuergefährlicher Waren in nicht gewölbten oder sonst gegen die Ausbreitung des Feuers nicht herkömmlicherweise gesicherten Räumen als Außerachtlassung der angemessenen Sorgfalt betrachtet, R.O.H.G. VIII S. 31, vgl. noch II S. 259, und Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., II S. 63.

6) Sarrut n. 759; Lanckman n. 509.

7) Beim Diebstahl kommt es auf die besonderen Verhältnisse des Falles an, besonders ob er unter Anwendung von Gewalt erfolgte. Vgl. R. O. H. G. XX S. 124; Sarrut n. 760.

8) Cotelle p. 448.

9) Nicht der Kriegszustand an und für sich, sondern die durch die kriegerische Aktion bedingten Maßnahmen, wie Requisition, militärische Occupation der Bahnhöfe, Plünderung u. s. w. können je nach den begleitenden Umständen als höhere Gewalt betrachtet werden. Vgl. Sarrut n. 755, 756; Picard IV p. 785 s., und Cramer p. 76 ss.

10) Eger, Entscheidungen, VII S. 201.

11) z. B. Beschädigung infolge angeordneter Desinfektion, polizeiliche Konfiskation des Gutes. Vgl. über derartige Fälle, sog. faits des prince, Cotelle p. 214 s.

12) Das Ereignis ist als wirkliche, nicht nur als mögliche oder wahrscheinliche Schadensursache nachzuweisen (vgl. Eger, Entscheidungen, IV S. 236).

oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen.“

Dieser Haftausschließungsgrund unterscheidet sich von den unter I—III angeführten schon dadurch, daß er nicht nur Ersatzansprüche wegen Verlust, Minderung und Beschädigung, sondern auch solche wegen verspäteter Ablieferung beseitigt. Die im Art. 2 und 3 vom internat. Transport ausgeschlossenen bezw. nur bedingungsweise zu diesem zugelassenen Güter können nicht bezw. nur unter Erfüllung der auferlegten Bedingungen (bes. Beobachtung der in Anlage I gegebenen Sicherheitsvorschriften) Gegenstand eines internat. Eisenbahnfrachtvertrags bilden. Ist nun in Widerspruch mit den Vorschriften der Art. 2 und 3 ein solches Gut von der Bahn zur Beförderung angenommen worden, mithin formell ein internat. Frachtvertrag zu Stande gekommen, so fehlt diesem materiell die Hauptwirkung eines solchen, die Haftpflicht.

Voraussetzung dieser Ausschließung der Haftpflicht ist also Aufgabe solcher vom Transport ausgeschlossener oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassener Gegenstände entweder unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration oder unter Außerachtlassung der für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften durch den Absender. Ob diesem ein Verschulden zur Last fällt oder nicht [1]), ist gleichgültig [2]). Sobald eine dieser beiden Voraussetzungen vorliegt, tritt die Rechtsfolge der Ausschließung der Haftpflicht der Bahn auf Grund des Frachtvertrags ein. Es kann mithin kein Ersatzanspruch auf Grund der Art. 29 ff. gegen die Bahn geltend gemacht werden.

Dagegen besteht auch in diesem Falle die Haftpflicht der Bahn aus anderem Rechtstitel (nur nicht aus dem Frachtvertrag), z. B. aus dem Verwahrungsvertrag, wegen Unterschlagung, Betrug u. s. w. [3]), die sich nicht auf die Normen des I.U. sondern auf landesrechtliche Bestimmungen gründet.

Außer dieser negativen Rechtsfolge tritt aber auch noch als positive die in Art. 7 und Ausf.-Best. § 3 [4]) für unrichtige Inhaltsangabe einer Sendung etc. dem Absender angedrohte (Taxzuschlag, Nachzahlung der Frachtdifferenz, Schadensersatz, polizeiliche und kriminelle Strafen) ein.

---

1) Gerade in Hinblick auf diesen Umstand dürfte der auf der 1. Konferenz geäußerten Ansicht, daß die Bestimmung des Art. 43 zu streng sei, beizupflichten sein (Prot. I S. 44).

2) Liegt ein Verschulden des Absenders nicht vor, dann bleibt aber die Bahn für den Fall der Arglist oder groben Nachlässigkeit der Bahnbediensteten haftbar. Dagegen würde letzteren Falls, wenn auch dem Absender ein Verschulden zur Last fällt, die Verantwortlichkeit der Bahn wegfallen. Vgl. Prot. I S. 44 f.; Gerstner S. 393.

3) Vgl. Gerstner S. 394.

4) Vgl. S. 75 ff.

§ 25.

Ausschliefsung der Haftung für besondere Gefahren[1].

Von dem Grundsatz der strengen Haftung der Bahn für Verlust und Beschädigung des Gutes sind außer den in § 24 erörterten allgemeinen Ausnahmen noch eine Reihe von Ausnahmen anerkannt für gefährliche Transportarten und solche Warengattungen, deren Transport mit besonderen Gefahren verknüpft ist. Diese werden im engen Anschlusse an H.G.B. Art. 424[2]) und B.R. alt § 67 im Art. 31 aufgezählt.

Der schweizer. Entwurf[3]) wollte die Beurteilung der Zulässigkeit einer Beschränkung der Haftpflicht der Bahn dem Rechte des Absendungsorts überlassen[4]), doch fand die einheitliche Regelung einer so tief eingreifenden Frage, wie sie der deutsche Entwurf vorschlug, mit geringen Abänderungen Annahme.

Die Ausschließung der Haftpflicht der Bahn, welche in Rücksicht auf besondere gefährliche Umstände des Transports, aber nur für den durch diese verursachten besonderen Schaden, angeordnet ist, erstreckt sich nach Art. 31[5]) auf folgende Fälle[6]):

Die Eisenbahn haftet nicht

I. „In Ansehung der Güter[7]), welche nach der Bestimmung des

---

1) Art. 31 (H.G.B. Art. 424; V.O. § 77).

2) Während H.G.B. Art. 424 diese Beschränkungen als Ausnahmen von dem Verbot vertragsmäßiger Beschränkungen der Haftpflicht der Bahnen festsetzt, werden sie hier, nachdem schon B.R. alt § 67 von dieser Befugnis Gebrauch gemacht hat, durch I.U. Art. 31 als gesetzliche Ausschließung bezw. Beschränkung der Haftpflicht eingeführt.

3) Art. 28 (Prot. I S. XXVIII).

4) Mit überzeugenden Gründen bekämpfte Eger (Einf. S. 119) den schweizer. Vorschlag, indem er sogar die Meinung vertrat, daß, wenn über die besonderen Beschränkungen der Haftpflicht — dieser Kardinalfrage des ganzen Eisenbahnfrachtrechts — nicht volle Einheit erzielt würde, die internat. Vereinbarung ihren wesentlichen Zweck verfehlen würde.

5) Nachgebildet H.G.B. Art. 424 und B.R. alt § 67 A. 2—5, zumeist wörtlich übereinstimmend mit V.O. § 77. Während nach H.G.B. eine Beschränkung der Haftpflicht nur fakultativ eingeführt war, ist sie nun sowohl für den internen Verkehr als im internationalen zu einer gesetzlichen geworden. — Aehnlich Codice di com. a. 401; übereinstimmend Tariffe a. 130. Mit Art. 31 stimmt überein schweiz. Tr.G. (1893) Art. 31; belg. E.G. Art. 37; russ. E.G. Art. 104. Solche Beschränkungen der Haftpflicht sind auch in Frankreich bekannt (tarif spécial à clause de non-responsabilité); vgl. Sarrut n. 217, 221. Nach der neueren französischen Rechtsprechung hat diese clause die Wirkung, die Beweislast für die Haftpflicht der Bahn dem Kläger aufzulegen (Cotelle p. 257).

6) De Seigneux p. 45, und Prot. I S. 35, bekämpfte den Inhalt des Art. 31 als gefährlich oder unnütz, weil mit Verschulden oder Anweisung des Berechtigten oder mit einem inneren Fehler der Ware oder mit höherer Gewalt in direkter oder indirekter Beziehung stehend, vermochte aber mit seinem Angriffe nicht durchzudringen.

7) Dies findet Anwendung auf alle Güter ohne Ausnahme, die auf Grund der anzuwendenden Tarife oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden. Vgl. Erklärung des Centralamtes in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 256.

Tarifes [1]) oder nach Vereinbarung [2]) mit dem Absender [3]) in offen gebauten Wagen transportiert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist" (Art. 31 Z. 1).

Im Interesse des Verkehrs wird hier wie bei den unverpackt zum Bahntransport zugelassenen Gütern durch billige Frachtsätze überhaupt erst die Transportmöglichkeit geschaffen namentlich für solche Massengüter, wie Steine, Kohlen, Holz etc. [4]), welche Witterungseinflüssen ausgesetzt werden können, ohne Schaden zu erleiden. Der Absender, der die Vorteile dieser Transportart (Transportpreisermäßigung) genießt, muß auch die Nachteile desselben mit in den Kauf nehmen und die Folgen dieser Beförderungsart selbst tragen. Die Bahn ist in der Regel bei Aufbietung aller Sorgfalt nicht in der Lage, die durch diese bedingten Schäden zu verhüten. Aber nur in Bezug auf denjenigen Schaden ist die Haftpflicht der Bahn ausgeschlossen, welcher aus der mit dieser Transportart (in offen gebauten Wagen) verbundenen Gefahr entstanden ist.

Der Begriff Schaden kann nicht einengend verstanden und etwa auf Witterungseinflüsse u. dgl. beschränkt werden [5]), da Art. 31 Z. 1 den Ausdruck Schaden [6]) ganz allgemein braucht.

---

1) H.G.B. Art. 424 und B.R. alt § 67 hatten „unbedeckte" Wagen. Man hatte aber auch schon hierunter nur solche verstanden, welche nach ihrer Konstruktion und dauernden Einrichtung mit einer Bedeckung nach oben nicht versehen sind. Vgl. Gareis-Fuchsberger S. 860 und die daselbst citierten Gerichtsentscheidungen. Man wollte aber, obwohl in Theorie und Praxis darin übereinstimmend, daß ein vorübergehend durch Decken geschützter dadurch nicht aufhört ein „unbedeckter" zu sein, jeden Zweifel benehmen und setzte I.U. „offen gebaut" statt „unbedeckt" (Prot. II S. 46, 112).

2) Die Vereinbarung, die auch eine stillschweigende sein kann, bedarf keiner besonderen Form. Durch allgemeine Anordnung kann die Bahn bestimmen, welche Güter mit Anwendung einer ermäßigten Transportklasse unbedeckt befördert werden. Will der Absender die tarifarische Bestimmung nicht auf seine Sendung angewendet wissen und verlangt er Transport im bedeckt gebauten Wagen, so hat er dies ausdrücklich im Frachtbrief vorzuschreiben. Thut er dies nicht, so ist zu präsumieren, daß der Absender mit der Beförderung im offenen Wagen gemäß den Tarifvorschriften einverstanden ist. Der allgemeine deutsche Gütertarif B III § 37 und 38 bestimmt, welche Güter in offen gebauten und welche in gedeckt gebauten Wagen befördert werden müssen; Anlage H (Zus.-Best. III zu § 50 der V.O. enthält Vorschriften über die Beladung offen gebauter Güterwagen).

3) Diese ist nicht wie bei Art. 31 Z. 3 von der Zulässigkeit im betreffenden Staatsgebiete abhängig. Vgl. S. 205 Anm. 3.

4) Vgl. Gerstner S. 337.

5) R.O.H.G. IV S. 175 f.

6) Das schweiz. Tr.G. 1893 Art. 32 Z. 5 gebraucht ihn in diesem beschränkenden Sinne, indem es die Vermutung ausschließt bei gänzlichem Abhandenkommen des Gutes oder bei Verminderung der Stückzahl oder des angegebenen Gewichts. Ulrich S. 7 f. trat für die vom deutschen Handelsstande geforderte Ausschließung von „Verlust und Diebstahl" von der mit dem Transport in offen gebauten Wagen verbundenen Gefahr, die auch in Frankreich und Belgien anerkannt sei, ein, aber ohne Erfolg.

Ob in einem konkreten Falle (z. B. Brand) Verlust oder Beschädigung des Gutes vorliegt, ist Sache richterlicher Feststellung [1]).

Solche Gefahren sind namentlich Beschädigungen infolge von Einflüssen der Witterung und der Natur des Eisenbahntransports, wie Durchnässung [2]), Eintrocknen, Zerbrechen durch Herabfallen anderer Gegenstände auf die offenen Wagen, durch Anstoßen in Tunnels, durch Erschütterungen, durch Herausfallen der Güter [3]), Einwirkung des Rauchs, Entzündung durch Funken aus der Lokomotive [4]). Auch Diebstahl [5]) durch Dritte (nicht Bahnbedienstete) kann zu den mit dieser Transportart verbundenen Gefahren gehören [6]). Ob der Schaden auf dem Transporte oder am Bestimmungsorte entstanden ist, erscheint gleichgültig [7]).

Ist der Schaden aber durch ein Verschulden der Bahn herbeigeführt worden, oder konkurriert ein solches auch nur mit [8]), so wird die Haftbefreiung der Bahn wieder aufgehoben, denn diese Klausel will der Bahn nicht einen Freibrief für Nachlässigkeit oder grobes Verschulden [9]) ausstellen. Als eine Schuld der Bahn ist es nicht zu betrachten, wenn sie gewisse Schutzmaßnahmen, durch welche der Schaden hätte abgewendet werden können, z. B. Auflegen von Decken, nicht getroffen hat [10]), da sie keine besondere Vorkehrung zum Schutze der Waren zu treffen verpflichtet ist.

Die Haftung der Bahn ist ferner ausgeschlossen

II. „in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf

---

1) Vgl. Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 256.

2) R.O.H.G. III S. 64; XI S. 296; XI S. 433.

3) Prot. z. H.G.B. S. 4796 f.

4) R.O.H.G. IX S. 337; XV S. 83; Eger, Entsch., V S. 272.

5) Vgl. Dernburg, Preuß. Pr.R., II § 206; R.O.H.G. VI S. 177; XIX S. 133.

6) Auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke ist nach V.O. § 77 Z. 1 unter dieser Gefahr nicht zu verstehen.

7) R.O.H.G. XIII S. 433.

8) z. B. infolge der Verwendung absolut untauglicher Kohlen sind die den Brand verursachenden Funken mit ungewöhnlicher Heftigkeit geflogen (R. O. H. G. XV S. 84); Einrangierung eines mit leichtentzündlichen Waren beladenen Wagens gegen die bestehende Uebung in zu große Nähe der Lokomotive (Eger, Entscheidungen, VI S. 122); Diebstahl durch das Bahnpersonal.

9) Vgl. Art. „Schadensnachweis im Beschädigungsfalle“ (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 244).

10) Wenn Transport in offen gebauten Wagen vereinbart war, thatsächlich aber in bedeckten Wagen transportiert wurde, so ist die Haftpflicht der Bahn gerade so beschränkt, als wenn der Transport in offen gebauten Wagen stattgefunden hätte (Eger, Entscheidungen, I S. 9 f., 11 ff). Ueber die Verpflichtung der Bahn zur Beförderung mit Decke und die tarifmäßige Deckenmiete vgl. Deutsche allgemeine Tarifvorschriften B §§ 41, 42 ff.

dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist" (Art. 31 Z. 2).

Diese Bestimmung erscheint als Ergänzung zu Art. 9. Während hier die Haftpflicht des Absenders für nicht oder mangelhaft verpackte Güter ausgesprochen ward [1]), ist im Art. 31 Z. 2 die Haftbefreiung der Bahn für die aus dem Fehlen oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung sich ergebenden schädigenden Gefahren anerkannt.

Voraussetzung dieser Haftbefreiung ist (außer der Aufgabe solcher nicht oder mangelhaft verpackter Güter, deren Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust etc. auf dem Transport erfordert) Anerkennung des Fehlens oder der Mängel der Verpackung auf dem Frachtbrief. Die Erklärung auf dem Reverse (Art. 9) genügt nicht zur Erzeugung der Rechtsvermutung, daß der Schaden, der aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung entstehen konnte, auch wirklich aus derselben entstanden ist. Für die Folgen äußerlich erkennbarer, aber nicht auf dem Frachtbriefe anerkannter Mängel der Verpackung haftet die Bahn gemäß Art. 30, wenn die Erklärung nicht infolge arglistigen Verfahrens des Absenders unterblieben ist (Art. 9) [2]).

Eine weitere Ausnahme von der Haftpflicht der Bahn besteht

III. „in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete [3]), wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender bezw. Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus dem mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist" (Art. 31 Z. 3).

Für gewisse Güterarten ist die Auf- [4]) bezw. Abladung durch Absender bezw. Empfänger durch die Tarife vorgeschrieben. Dies ist durchweg der Fall bezüglich der Wagenladungsgüter [5]) und einzelner be-

---

1) Vgl. S. 82 f.

2) Vgl. Schwab S. 262.

3) Man hielt es für notwendig, Art. 31 Z. 3 dadurch mit Art. 8 A. 4 in Einklang zu bringen, daß auch in Art. 31 die Zulässigkeit einer besonderen Vereinbarung von der Zulässigkeit einer solchen nach den Vorschriften des betreffenden Staates abhängig machte (Prot. III S. 51).

4) Die Thätigkeit des Aufladens umfaßt auch die Aufstellung, Verladung der Güter im Wagen (vgl. Prot. z. H.G.B. S. 5006).

5) So nach den deutschen Tarifvorschriften B II § 35 und 36. Ebenso auch in Frankreich (wo Selbstauf- und Abladen durch eine Klausel der Spezialtarife obligatorisch und fakultativ gemacht werden kann). Vgl. Sarrut n. 215; Picard IV p. 692, 697;

sonders schwerer (in Deutschland über 750 kgr.) und kolossaler Gegenstände, während für Stückgüter[1]) in der Regel durch die Tarife Selbstverladung nicht gestattet ist[1]). Auf Grund besonderer Vereinbarung kann die Bahn[1]) das dem Absender bezw. Empfänger obliegende Auf- und Abladen übernehmen. Im Falle der Selbstverladung entzieht sich diese Thätigkeit ebenso, wie wenn sie kraft Vereinbarung erfolgt, der Aufsicht und damit billiger Weise auch der Verantwortung der Bahn[2]).

Auch hier ist die Nichthaftung beschränkt auf den Schaden, welcher aus der mit der Selbstverladung verbundenen Gefahr entstanden ist, d. h. nicht nur auf den Schaden, welcher unmittelbar durch die Manipulation des Ein- und Ausladens entstanden ist, sondern auch auf den Schaden, welcher während des Transports durch die unzweckmäßige, mangelhafte Verladungsweise hervorgerufen ist, z. B. Umfallen, Verschütten, Abstoßen etc. Ist der Schaden durch Verschulden der Bahn oder ihrer Leute hervorgerufen, z. B. bei Ueberweisung zu schwacher Wagen, so tritt die Haftung der Bahn wieder ein.

Daß bezüglich der vom Absender selbst aufgeladenen Güter gemäß Art. 8 A. 4 die Frachtbriefangaben über Gewicht und Stückzahl gegen die Bahn nicht beweiskräftig sind, wenn nicht Nachwiegung bezw. Nachzählung durch die Bahn erfolgt und auf dem Frachtbriefe beurkundet ist, wurde schon oben (S. 55) hervorgehoben.

IV. Eine weitere Einschränkung der Haftpflicht enthält Art. 31 Z. 4[3]) „in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist“[4]). Die Bahn ist

---

in Belgien Lanckman n. 289, 290. In Italien ist Auf- und Abladen in der Regel Sache der Bahnen mit Ausnahme der Tiertransporte, doch kann es auch den Absendern bezw. Empfängern von der Bahn überlassen werden (Tariffe n. 59, 69; Marchesini II n. 117 ss.).

1) Vgl. S. 55.

2) Wenn Absender oder Empfänger das Selbstaufladen oder -abladen durch Arbeiter der Bahn besorgen läßt, so gelten diese als Beauftragte des Absenders oder Empfängers, und die Haftpflicht der Bahn bleibt ausgeschlossen. Vgl. Deutsche allgem. Tarifvorschriften B II § 36; ferner Entscheidung des Kreis- und Hofger. Mannheim bei Wehrmann S. 118.

3) Fast wörtlich übereinstimmend mit H.G.B. Art. 424 Z. 4.

4) B.R. alt § 67 A. 1 führte eine Reihe von Beispielen auf, wie Einrosten von Metallwaren, Gewichtsverlust von Fischen, Austern und Südfrüchten, Bruch bei leicht zerbrechlichen Sachen (Möbel, Eisenguß, Glas, Zucker in losen Broden), Verderben von ätzenden und leicht entzündlichen Substanzen, wie Schwefelsäure, Scheidewasser, und von leicht in Gährung oder Fäulnis übergehenden Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, die durch Frost oder Hitze leiden.

verpflichtet, nur eine der Natur dieser Waren entsprechende, allgemein übliche Sorgfalt anzuwenden, die aber nicht auf eine Beseitigung der durch die Natur des Gutes und des Bahntransportes bedingten Schadensursachen gerichtet sein kann [1]).

Der praktische Hauptwert auch dieser Bestimmung besteht in einer Verbesserung der Rechtslage der Bahn durch Umkehrung der Beweislast. Während nach Art. 30 der Beweis, daß die Schädigung eine Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes, der Bahn oblag, wurde diese Beweislast ihr nun abgenommen durch die Rechtsvermutung, daß der Schaden aus solcher Gefahr wirklich entstanden sei, wenn er daraus entstehen konnte (Art. 31 A. 2).

Die Haftungsbeschränkung des Art. 31 Z. 4 reicht sodann weiter, die Bahn ist hier in der Lage, in manchen Fällen ihre Verantwortlichkeit abzulehnen, wo sie dies nach Art. 30 nicht könnte [2]). Während Art. 30 von „gewöhnlicher Leccage" spricht, hat Art. 31 Z. 4 „außergewöhnliche Leccage". Dieser Unterschied giebt einen Fingerzeig. Art. 31 Z. 4 handelt im Gegensatz zu den normalen Schadenfolgen, die sich aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes ergeben, von solchen, die aus einer ganz besonderen, d. i. eigentümlich gearteten Beschaffenheit des Gutes („leichte Verletzlichkeit", „natürliche Empfindlichkeit") [3]) auch besondere Gefahren im Gefolge haben, welche die ersterwähnte Gattung von Gütern nicht bedrohen. Insbesondere ist es eine außergewöhnliche Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung, welche sich aus einer derartig eigentümlichen Beschaffenheit ergeben, wo der Transport der in Art. 30 bezeichneten Güter keine oder nicht erhebliche Schadensfolgen befürchten läßt [4]). Die Grenzziehung ist aber eine schwierige. Der Richter hat darüber zu erkennen, ob ein Gut vermöge seiner eigentümlichen [5]) natürlichen Beschaffenheit [6]) dieser besonderen Gefahr, durch Bruch, Rost etc. beschädigt zu werden, aus-

---

1) Vgl. Art. Schadensnachweis (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 245).

2) Vgl. v. Hahn II S. 730.

3) So genügt z. B. nach einer Entscheidung des R.G. nicht das Vorliegen der bloßen Möglichkeit der Selbstentzündung (es handelte sich um bengalische Zündhölzer), „ebensowenig wie es für Beseitigung der Haftung für Bruch, Rost etc. genügt, daß das Gut durch Bruch, Rost etc. beschädigt werden kann. Es handelt sich um Güter, welchen eine ‚leichte Verletzbarkeit' oder ‚natürliche Empfindlichkeit' in der fraglichen Richtung zukommt" (R. G. XV S. 149, 155).

4) Vgl. Eger, I.U., Textausgabe S. 116 f.

5) Thöl III S. 182 spricht hier von Gütern, welche der Art sind, daß sie den Transport überhaupt oder auf einer Eisenbahn nicht so recht vertragen können; „diese natürliche Empfindlichkeit gegen das Transportiertwerden ist ein zu Gunsten der Eisenbahnen privilegierter gefährlicher Umstand".

6) So haben preuß. Gerichte erkannt, daß feuchte Knochen in Beziehung auf Gewichtsverluste zu solchen, besonderen Gefahren unterworfenen Gegenständen gehören. Vgl. Koch, Transportrecht, S. 102 f., 107.

gesetzt ist [1]). Wenn z. B. die Beschädigung eines Gutes durch Bruch behauptet wird, so würde die Vermutung, daß dies der Fall, nur platz greifen, wenn das Gut wegen seiner eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Bruchs ausgesetzt war; das Vorliegen der bloßen Möglichkeit, daß das Gut durch Bruch beschädigt werden kann, würde nicht genügen [2]).

V. Nur als eine Anwendung des unter Z. 4 aufgestellten Prinzips stellt sich dar die 5. Ausnahme von der Haftpflicht des Art. 31 Z. 5 [3]), welche diese ausschließt „in Ansehung lebender Tiere für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Tiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist“ (Art. 31 Z. 5), sei es daß ein derartiger Schaden beim Auf- und Abladen [4]) oder während des Transports entstanden ist. Tiere jeglicher Gattung, wenn sie nur lebendig sind, werden hier vorausgesetzt.

Was die besonderen Gefahren anlangt, so können diese durch den Bahntransport selbst (Fallen, Stoßen, Entspringen, Ersticken) [5]) oder durch die Zusammenverladung mit anderen (Beißen, Ausschlagen etc.) bedingt sein.

Eine Haftung der Bahn würde nur eintreten, wenn dieser ein Verschulden zur Last fällt, z. B. Zusammenladen bösartiger Tiere mit anderen.

VI. Endlich haftet die Bahn nicht „in Ansehung derjenigen Güter einschließlich der Tiere, welchen nach den Bestimmungen des Tarifes [6]) oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender [7]) ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird“ Art. 31 Z. 6).

Nur unter der Voraussetzung allgemeiner (tarifarischer) oder spezieller Vereinbarung, nicht also, wenn ohne Vereinbarung nur thatsächlich eine Begleitung erfolgt [8]), tritt diese Rechtsvermutung ein.

---

1) Eine Zusammenstellung von Gerichtsentscheidungen über die in diese Kategorie fallenden Schadensursachen findet sich bei Eger III S. 285 f.

2) Vgl. R.G. XV S. 149.

3) Wörtlich übereinstimmend mit H.G.B. Art. 424 Z. 5.

4) Da nach den meisten Tarifen Tiere vom Absender bezw. Empfänger auf- und abgeladen werden, konkurrieren hier die Bestimmungen von Art. 31 Z. 3. Vgl. Gerstner S. 344.

5) Vgl. B.R. alt § 44.

6) Außer für Leichen ist die Begleitung durch V.O. §§ 42, 50 B Z. 4, 44 A. 4 vorgeschrieben für Lokomotiven, Tender, Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Für lebende Tiere mit Ausnahme kleiner Tiere, besonders Geflügels, kann Begleitung von der Bahn gefordert werden.

7) Hier ist deren Möglichkeit nicht von der Zulässigkeit im betreffenden Staatsgebiete abhängig gemacht wie bei Z. 3. Vgl. S. 205 Anm. 3.

8) Eine solche weist weder auf die Voraussetzung einer rechtlichen Verpflichtung hin, noch gestattet sie einen Schluß auf eine stillschweigende Vereinbarung (R.O.H.G. XII S. 200).

Es handelt sich hier um solche Gefahren, deren Abwendung eine ununterbrochene Aufsicht und Fürsorge (gewisse besondere Handlungen, z. B. Fütterung von Tieren) erheischt, die über den Rahmen der durch den Transportbetrieb der Bahnen bedingten Sorgfalt hinausgeht und deshalb kraft tarifarischer Bestimmungen durch Forderung der Begleitung abgelehnt wird. Auch das Interesse des Absenders kann mitunter eine solche Begleitung erfordern, das dann durch eine besondere Vereinbarung seine Befriedigung findet.

Welche Gefahren die Begleitung abwenden soll, ist im Zweifel durch richterliches Ermessen festzustellen. Aus der Natur des Gutes wird sich in der Regel auch die Art der Gefahr ergeben, gegen welche die Begleitung Schutz gewähren soll. Es muß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und den durch die Begleitung abwendbaren Gefahren [1]) bestehen.

VII. Eine wesentlich praktische Bedeutung erlangt die Haftpflichtbeschränkung des Art. 31 A. 1 durch die Rechtsvermutung des Art. 31 A. 2:

„Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegenteils vermutet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist“ [2]).

1) Diese Vermutung wurde von verschiedenen Seiten [3]) als die

---

1) Zu diesen Gefahren gehören u. a. Diebstahl, Witterungseinflüsse, die Begleitung soll die Güter durch Anfeuchten, Bedecken etc. schützen, bei lebenden Tieren für Wartung, Fütterung sorgen (Eger III S. 294). Bei Tiertransporten hat die Begleitung auch das Selbstverschließen der Thüren des Wagens, welche Erstickung der Tiere herbeiführen, und deren Herausspringen zu verhüten (Entsch. d. österr. ob. Gerichtshofes bei v. Buschman S. 216).

2) In Frankreich hat die Rechtsprechung sich früher für die Ungültigkeit der Clauses de non-responsabilité ausgesprochen, später aber (seit 1874) in konstanter Praxis erkannt, daß bei den Transportpreisermäßigung einräumenden Spezialtarifen nicht wie bei den Generaltarifen die Verantwortlichkeit der Bahn präsumiert wird (Code civil a. 1784), sondern die Bahn ihrer Beweispflicht entbunden werde und dem Absender bezw. Empfänger die Last des Beweises obliege. Vgl. Cotelle p. 255 ss., 263; Picard IV p. 365 ss., 371 s.; betreffs der belgischen Praxis Lanckman n. 479.

Auch in Italien ist solche vertragsmäßige Beschränkung der Haftung der Bahn in Uebung (in Gestalt der „dichiarazione di garanzia“). Diese ist auf die tarifarisch zulässigen Schadensursachen (z. B. mangelhafte Verpackung, Bruch), die in der dichiarazione genau anzugeben sind, beschränkt. Vgl. Marchesini II n. 104, 301 ss.

3) Ueber die Angriffe, die Abänderungsvorschläge und deren Kritik vgl. Eger, Einf., S. 120 ff. — Sehr heftig wurde die Präsumtion von französischer Seite angegriffen. Delboy (Congrès à Paris, p. 146 s.): „Pour aucun motif, la responsabilité du chemin de fer ne peut être atténuée“ (vgl. auch de Seigneux p. 46). Damit wäre dem Publikum durchaus nicht gedient, denn die Bahnen würden ohne Erleichterung ihrer Haftpflicht dem Publikum auch die Gegenleistung, die Transportpreisermäßigung auf Grund der Spezialtarife, vorenthalten. Ueber die Abänderungsvorschläge des französischen Eisenbahncomités, des schweizer. Handelsvereins, der Basler Handelskammer vgl. Gasca III p. 230.

Interessen des Publikums zu Gunsten der Bahn verletzend besonders auf der ersten Konferenz [1]) bekämpft. Eine solche Verletzung lag namentlich früher vor, da in Bezug auf den vorbildlichen Art. 424 des H.G.B. die Auffassungen darüber geteilt waren, ob die Bahn lediglich mit dem Beweise der Möglichkeit der Entstehung des Schadens aus der betreffenden Gefahr in abstracto belastet sei, oder ob ihre Beweispflicht auch auf die konkreten [2]) Verhältnisse [3]) der Gefahr ausgedehnt sei. Diese Streitfrage ist nun in Art. 31 A. 2 dahin entschieden („nach den Umständen des Falles"), daß die Bahn eventuell zu beweisen habe, nicht nur, daß der Schaden seiner allgemeinen Natur nach, sondern daß er unter den vorliegenden konkreten (z. B. Zeit-, Witterungs-)Verhältnissen aus der betreffenden Gefahr hat entstehen können.

2) Die Bahn ist nicht schlechthin beweispflichtig, sondern es ist Sache des Richters, darüber zu entscheiden [4]), ob und inwieweit im Einzelfalle ein Beweis der Bahn erforderlich ist. Denn wenn der Richter aus der Lage des Streitfalles die Ueberzeugung von der Möglichkeit der Schadensentstehung durch die Transportart unter den konkreten Verhältnissen gewonnen hat, kann er von einer Beweisauflage absehen.

3) Ist dieser Nachweis seitens der Bahn erbracht, oder ist das Gericht, ohne eine besondere Beweiserhebung für erforderlich zu halten, von dieser Möglichkeit (in concreto) überzeugt, so wird kraft gesetzlicher Vermutung der ursächliche Zusammenhang zwischen der betreffenden Gefahr und dem eingetretenen Schaden als vorhanden angenommen (praesumtio iuris). Es hat also diese Rechtsvermutung zur Voraussetzung:

---

1) Es wurde von der Opposition namentlich geltend gemacht, es sei in den meisten Fällen für den Geschädigten fast unmöglich, den Gegenbeweis gegen die Präsumtion zu führen. Ferner, letztere sei unnütz, ja gefährlich, da die Z. 1—6 bezeichneten Fälle in direkter oder indirekter Beziehung mit einer Verschuldung oder Anweisung des Berechtigten oder mit einem inneren Fehler der Ware oder mit höherer Gewalt stehe (Fick, de Seigneux-Schweiz). Demgegenüber betonte Gerstner-Deutschland, daß auch Art. (18) 30 eine Präsumtion schaffe und zwar zu Ungunsten der Bahn. Es sei nur billig und liege in der Natur der angeführten Fälle, daß hier die entgegengesetzte Vermutung eintrete (Prot. I S. 34 ff.). Es läßt sich nicht bestreiten, daß besonders das zuerst angeführte Argument der Gegner des Art. 31 sehr begründet ist, daß aber die Billigkeit doch für diese Fassung spricht und daß die Interessen des Handelsstandes durch niedrigere Frachtsätze, dem Aequivalent der zu seinen Ungunsten aufgestellten Präsumtion, gewahrt werden. Ob dieser Ausgleich der Interessen der Bahn und des Publikums ein befriedigender ist, wird von der Auslegung des Art. 31 in der Praxis abhängen. Vgl. auch Art. „Schadensnachweis" a. a. O. S. 247.

2) In diesem Sinne war schon R.Eis.Ges.Entw. § 53 gefaßt worden.

3) Nur durch diese Auffassung wurde die sonst unmäßig gesteigerte Bevorzugung der Bahn auf ein der Billigkeit gegen das Publikum mehr entsprechendes Maß zurückgeführt.

4) Um diese Auffassung zur Geltung zu bringen, wurden die Worte: „(Wenn) die Eisenbahn darthut, daß ein eingetretener Schaden . . ." gestrichen (Prot II S. 113).

a) das Vorhandensein einer der Art. 31 Z. 1—6 angeführten Schadensgefahren;

b) die Möglichkeit der Entstehung des Schadens nach den Umständen des Falles aus jener Gefahr.

Der Hauptvorteil für die Bahn besteht in einer Umkehrung der Beweislast. Da die Bahn zur Entkräftung des Ersatzanspruchs einredeweise ihre Haftbefreiung geltend zu machen hat, so müßte sie eigentlich außer den beiden Voraussetzungen, die sie auch jetzt event. zu beweisen hat, noch ihrerseits den Nachweis der wirklichen Entstehung des Schadens aus der in concreto möglichen Gefahr führen. Infolge der durch Art. 31 A. 2 aufgestellten Rechtsvermutung, auf die sie sich einredeweise beruft, ist sie aber von dieser Beweispflicht befreit, denn diese bewirkt, wie betont wurde, daß die in concreto vorhandene Möglichkeit der Schadensentstehung aus einer dieser Gefahren ohne weiteren Beweis als wirklich behandelt wird.

4) Soll nun diese Vermutung als nicht den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend vom Ersatzbeanspruchenden angegriffen werden, so ist es Sache desselben, die Unstichhaltigkeit der Einrede (Rechtsvermutung) der Bahn zu entkräften durch den Nachweis von Thatsachen, welche entweder das Fehlen der Voraussetzungen (oder auch nur einer derselben) der Rechtsvermutung darthun [1]), oder aus denen sich ergiebt, daß der gefährliche Umstand nach den Verhältnissen des konkreten Falles [2]) gar nicht Schadensursache gewesen sein konnte. Dieser negative Gegenbeweis genügt zur Entkräftung der gesetzlichen Vermutung, und der positive Beweis einer bestimmten anderen Schadensursache ist nicht notwendig [3]). Selbstverständlich ist auch durch diesen der Gegenbeweis erbracht, denn der Kläger kann den letzteren entweder in dieser positiven Gestalt liefern oder ihn auf die Negative beschränken. So kann durch den Gegenbeweis ein Verschulden der Bahn oder des Bahnpersonals [4]) oder eine andere konkrete Schadensursache dargethan werden. Der gelungene Gegenbeweis [5]) setzt die zu Gunsten der Bahn be-

---

1) z. B. Unmöglichkeit der Entstehung der Beschädigung des Gutes durch die Verpackungsmängel, oder es wird als Todesursache von Tieren eine mit dem Transport nicht zusammenhängende Seuche nachgewiesen.

2) z. B. das im offen gebauten Wagen beförderte, infolge von Durchnässung beschädigte Gut verrät durch Petroleumgeruch, daß der Schaden nicht durch Regen, sondern durch Auslaufen eines Petroleumfasses verursacht worden, oder es wird bewiesen, daß während der Transportdauer auf dem ganzen Transportweg Regen nicht gefallen ist.

3) Vgl. R. G. X S. 109.

4) Dieser Gegenbeweis (Verschulden) ist besonders hervorgehoben im H.G.B. Art. 424 A. 3 und V.O. § 77 A. 3.

5) Der deutsche Entwurf Art. 18a hatte am Schlusse den Satz: „Darüber, ob der Nachweis des Gegenteils für geführt zu erachten ist, entscheidet der Richter nach freier, aus dem Inbegriffe der Verhandlungen geschöpfter Ueberzeugung, ohne an bestimmte Beweisregeln gebunden zu sein.“ Dieser Satz wurde in Hinblick auf Art. 55 A. 2 gestrichen,

stehende Rechtsvermutung außer Kraft, bewirkt also die Aufhebung der Haftungsbeschränkung der Bahn und läßt deren volle Verantwortlichkeit für den Schaden wieder aufleben [1]).

Die Bahn kann sich natürlich gegen den versuchten Gegenbeweis verteidigen und wird sich namentlich hierbei als eines Verteidigungsmittels der im Art. 25 vorgeschriebenen (protokollarischen) Feststellung [2]) bedienen [3]).

§ 26.

Der normale Schadenersatz für Verlust. Minderung und Beschädigung [4]).

I. Es wurde bereits auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche sich der Schaffung eines internat. Schadenersatzrechtes für das Eisenbahnfrachtgeschäft entgegenstellten, hingewiesen, Schwierigkeiten, welche sich namentlich aus der Verschiedenheit des deutschen und französischen Rechtssystems, die ausschließlich in Frage kamen, ergaben. Das französische Recht [5]) (Code de com. a. 103, Code civil a. 1142 ss., 1784) [6]), noch in der Zeit vor Erfindung der Bahnen entstanden, be-

---

der das Prinzip der freien richterlichen Beweiswürdigung allgemein für Schadensklagen aufstellte. Aber auch dieser A. 2 wurde auf der 2. Konferenz gestrichen, so daß auch für die Anerkennung dieses Prinzips die lex fori, das Gesetz des Prozeßgerichts maßgebend ist (Prot. I S. XXIII; II S. 46, 130). In Deutschland ist das Prinzip der freien richterlichen Beweiswürdigung durch Art. 259 R.Civ.Proz.O. anerkannt.

1) Die bedeutendste Abweichung des schweizer. Tr.G. 1893 ist die, daß Art. 31 den Abs. 2 des Art. 31 des I.U. gestrichen hat. Von den Verhandlungen der schweizer. Räte, welche zu dieser Streichung führten, entwirft ein anziehendes Bild der mehrerwähnte Aufsatz „Der Schadensnachweis" (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 243 ff.), der auf Grund der Entstehungsgeschichte des Gesetzes zu dem Ergebnisse kommt, daß die Vermutung auch für interne schweizer. Transporte zu Gunsten der Bahn bestehen bleibe, aber ohne daß sie in dem von dem I.U. vorgesehenen Umfange von dem Beweise befreit wäre, indem es dem Richter überlassen bleibe, demjenigen der Beteiligten den Beweis aufzuerlegen, der denselben nach Lage der Sache zu erbringen habe.

2) Auf diese kann sich natürlich auch der Ersatzbeanspruchende zur Begründung seines Gegenbeweises berufen. Ueber die Beweiskraft dieses Protokolls entscheidet (Art. 55) das Gesetz des Prozeßrichters. Vgl. Gerstner S. 348.

3) Vgl. „Schadensnachweis" a. a. O. S. 247.

4) Art. 34, 37 (H.G.B. Art. 396; V.O. § 80, 83).

5) Vgl. Lyon-Caen et Renault III n. 608 bis.

6) Diese Grundsätze des französischen Rechts beherrschten auch das alte belgische (Lanckman n. 456 ss.) und das alte italienische (Monzilli p. 130) Recht. Das belg. E.G. (1891) Art. 34 hat zwar als Grundlage der Schadenersatzpflicht das gemeine Recht anerkannt, aber doch auch in Art. 41 und 42 die Deklaration des Interesses an der Lieferung aus Art. 38 des I.U. und eine tarifarische oder reglementarische Beschränkung der Entschädigung gemäß Art. 34 des I.U. zugelassen. Der italienische Codice di com. (von 1882) a. 405 hat sodann das Schadenersatzrecht in Anlehnung an H.G.B. Art. 396 festgestellt („Der Schaden, der aus dem Verluste oder der Beschädigung entsteht,

handelt diese den gewöhnlichen Frachtführern gleich und macht sie ersatzpflichtig für den Schaden im weiteren Sinn (dommages-intérêts), welcher nicht nur positive Vermögensminderung (damnum emergens), sondern auch die Verhinderung des Gewinnes (lucrum cessans) infolge der schadenstiftenden Thatsache umfaßt (Code civil a. 1149). Allerdings schränkt a. 1150 und 1151 Code civil die Haftung einerseits mit Ausnahme der Fälle des dolus auf den Ersatz des vorhergesehenen und vorhersehbaren, anderseits und zwar selbst in Fällen des dolus auf den des unmittelbaren Schadens [1]) ein. Das französische Recht, welches die Bahnen für den vollen Schaden haften läßt, ist für das Publikum im Allgemeinen [2]) günstiger als das deutsche Recht [3]).

Dieses (H.G.B. Art. 396, B.R. alt § 68) beschränkt dagegen die Haftung der Bahn auf den gemeinen Handelswert, eventuell den gemeinen Wert des Gutes am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit unter Abrechnung der infolge des Verlustes ersparten Zölle und Unkosten; nur im Falle einer böslichen Handlungsweise ist die Bahn zum Ersatz des vollen Schadens verpflichtet. Diese Haftpflicht fand eine weitere Einschränkung (B.R. alt § 68 A. 2), indem die Bahn nur den vom Absender auf dem Frachtbriefe deklarierten Wert des Gutes und, falls eine solche ausdrückliche Deklarierung fehlt, stillschweigend den Wert von 60 M. (in Oesterreich-Ungarn 30 fl.) auf je 50 kgr. des Rohgewichts des Gutes („Normalsatz") [4]) annahm.

Auch diese „schablonenhaft fixierte Tarifierung des Schadensersatzes" [5]) fand keine Aufnahme in das I.U.

---

wird nach dem laufenden Preise der transportierten Waren an dem Orte und zu der Zeit der Aushändigung berechnet"), Tariffe a. 129 ss. haben sodann das Haftpflichtrecht zum großen Teile in nahezu wörtliche Uebereinstimmung mit den Normen des I.U. (Art. 29 ff.) gebracht.

1) „une suite immédiate et direct de l'inexécution de la convention" (a. 1151 Code civil).

2) Ungünstiger als das deutsche ist das französische Recht für das Publikum betreffs der Zulassung der vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht. Bei einer solchen Einschränkung kann das Publikum nicht wie in Deutschland durch Deklaration eines höheren Werts und durch Zahlung eines geringen Frachtzuschlags sich den Ersatz des vollen Werts sichern. Ferner wird als ein schwerer Mißstand des französischen Rechts für das Publikum beklagt, daß bei dem Mangel fester Direktiven in Bezug auf Feststellung des indirekten Schadens nach a. 1150 und 1151 des Code civil die Rechtsprechung in diesem Punkte sehr schwankend, eine Einigung zwischen den Parteien schwer zu erreichen und die Zahl der Prozesse größer als im Gebiete des deutschen Rechts sei (Denkschrift des Vereins S. 18).

3) Aus einer in der Denkschrift des Vereins S. 16 f. mitgeteilten vergleichenden Tabelle über die Ersatzfälle 1875—1877 auf den preuß. Bahnen, der belgischen Staatsbahn, der Grand Central Belge Bahn und der französ. Nordbahn ergiebt sich, daß die preuß. Bahnen bei Geltung des französischen Rechts mit Rücksicht auf die Kilometerlänge und in Betracht des Tonnengewichts der beförderten Güter mehr als fünfmal so viel an Entschädigung hätten bezahlen müssen.

4) Auch in Holland 30 fl. für 50 kgr.

5) Meili, Internat. Unionen, S. 32.

Das Recht zur vertragsmäßigen Aufhebung oder Beschränkung der Haftungsverbindlichkeit, welches in Deutschland H.G.B. Art. 423 prinzipiell untersagt, ist durch Art. 424 für gewisse Fälle zugelassen. In Frankreich war es, wie schon oben [1]) erwähnt wurde, früher nicht anerkannt, während seit 1874 eine konstante Praxis des französischen Kassationshofs an der Zulässigkeit der clauses de non-garantie festhält. Allerdings können aber diese clauses de non-garantie in den Spezialtarifen auch nach der neuesten Rechtsprechung [2]) nicht eine Befreiung der Bahn von jeder Verantwortung aussprechen, denn für ihre und ihrer Bediensteten Verschulden bleibt ihre Haftpflicht stets bestehen [3]).

II. Der schweizer. Entwurf (Art. 20 u. 21) wollte das Schadenersatzrecht unter fast wörtlicher [4]) Uebernahme von Art. 25 und 26 des schweizer. Tr.G. von 1875 [5]) in einer zwischen den strengen Prin-

---

1) Siehe S. 209.

2) Vgl. die bei Picard IV p. 365 ss. und Cotelle p. 256 ss. angeführten Entscheidungen („la clause de non-responsabilité ne fait pas disparaître la responsabilité du transporteur, mais a pour effet, contrairement aux règles de droit commun, de mettre la preuve des faits reprochables à la charge du plaignant").

3) Eine Ausschließung oder Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht der Bahn durch Reglemente, Tarife oder Spezialvereinbarungen untersagt schweizer. Tr.G. 1893 Art. 4; Codice di com. a. 416 (läßt dieselbe aber zu, wenn ihr „eine Herabsetzung des in den gewöhnlichen Tarifen festgesetzten Frachtpreises entspricht"); belg. E.G. Art. 36 (einige Ausnahmen läßt Art. 37 zu; für internat. Sendungen dürfen die Bahnen nach Art. 36 A. 2 festsetzen, daß sie für die außer Landes erwachsenen Schäden nur nach dem Grundsatze der Reciprocität haften); russ. E.G. Art. 6. Vgl. auch Ver. B.R. Art. 42.

4) Nur die (in Anm. 5 eingeklammerten) Schlußsätze in Art. 20 A. 1 und der des Art. 21 fehlen im Vorbilde.

5) Schweizer. Entwurf Art. 20:

„Wenn keine Wertdeklaration stattgefunden hat, so kann als Schadenersatz für das verlorene oder zu Grunde gegangene Gut der Betrag gefordert werden, der sich nach dem Handelswerte ergiebt, welcher zur Zeit und an dem Orte, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen, bestanden hat, jedoch nicht mehr als 1500 Fr. von 50 kgr. (Bei Eilgutsendungen fällt letztere Beschränkung der Haftpflicht weg.)

Von diesem Betrage, welcher vom Tage an, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, mit 6 Proz. zu verzinsen ist, kann die Bahnverwaltung alle durch den Verlust des Gutes ersparten Zölle und sonstigen Unkosten, sowie die auf Grund des Frachtkontrakts noch zu bezahlenden Transportkosten für die ganze Strecke bis zum Bestimmungsorte in Abzug bringen.

Uebersteigen die rückständigen Transportkosten den an den Geschädigten zu bezahlenden Betrag, so kann der Schadenersatzberechtigte auf Grund des Frachtkontrakts nicht zur Auszahlung des Ueberschusses angehalten werden."

Art. 21: „Wenn eine Wertdeklaration (Art. 2 f) stattgefunden hat, so ist als Schadenersatz der deklarierte Wert nebst 6 Proz. Zinsen seit dem Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, ohne Abzug der Zölle und der ersparten, beziehungsweise noch rückständigen Transportkosten (Art. 20 Satz 2) zu bezahlen.

Eine Reduktion dieses Betrags kann die Bahnverwaltung nur fordern, wenn sie nachweist, daß derselbe sich höher herausstellen würde als bei Anwendung der Grundsätze des

zipien des französischen und den milderen des deutschen Rechts die Mitte haltenden Weise [1]) regeln.

An die Stelle dieser verwickelten Sätze stellte der deutsche Entwurf (Art. 20) das einfache Prinzip (des Art. 396 H.G.B.): Vergütung des gemeinen (Handels-)Werts des Gutes am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit unter Abzug der ersparten Zölle und Kosten. Gleichzeitig gab der deutsche Entwurf [2]) sofort, in Rücksicht auf die Auffassungen der Vertreter des französischen Rechts und die Wünsche des Publikums [3]), die Beschränkung der Haftpflicht durch das deutsche System der Normal- oder Maximalsätze preis. Die Vertreter Deutschlands lieferten damit den anerkennenswerten Beweis, daß ihnen jede nationale Empfindlichkeit fremd, und zeigten, wie sie zu jeder zweckentsprechenden Konzession bereit wären, die das Gelingen des großen internationalen Werks befördern könnte.

Dieses Entgegenkommen fand nicht den Beifall der Vertreter aller übrigen Staaten, indem gewichtige Bedenken gegen die Anerkennung des Grundsatzes der vollen Ersatzpflicht geltend gemacht wurden [4]), unter Betonung des Standpunkts, daß den Bahnen die Möglichkeit, ihre Verantwortlichkeit in billiger Weise zu beschränken, nicht benommen werden dürfe.

Schließlich stimmten trotz der geäußerten Bedenken die Vertreter der meisten Staaten schon auf der ersten Berner Konferenz für den deutschen Vorschlag, um die Annäherung an die Länder des französischen Rechts und damit eine Einigung herbeizuführen.

Art. 20, und wenn nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Wertangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist.

(Wertdeklarationen von mehr als 1500 Fr. für 50 kgr. werden nur bei Eilgutsendungen zugelassen.)“

1) Vgl. Motive des schweizer. Entwurfs, abgedruckt bei Eger, Einf., S. 42.

2) Ueber die Verhandlungen über die Entschädigungsfrage auf der 1. Berner Konferenz vgl. v. d. Leyen S. 30 f.

3) Auch der 5. deutsche Handelstag hatte schon 1872 die Beseitigung der Normalsätze und Berechnung des Schadenersatzes nach dem Handelswert gefordert. Die Resolution ist abgedruckt bei Rießer a. a. O. S. 90. Gegen die Beseitigung der Normalsätze hatte aber der Ausschuß des internat. Transportversicherungsverbands Stellung genommen. Vgl. Rießer a. a. O. S. 92

4) Für das System der Normalsätze wurden geltend gemacht die günstigen Erfahrungen im Geltungsgebiete des B.R., die Verminderung der Prozesse, eine gewisse Regelmäßigkeit in den Berechnungen der Bahn und Festsetzung niedrigerer Transportpreise. Von anderer Seite wurde betont, daß der Einfluß der Maximalsätze auf die Tarife vielfach überschätzt würde und daß die Ungleichartigkeit der in den einzelnen Ländern ein- und ausgehenden Waren in Bezug auf Wert und Gewicht berücksichtigt werden müsse. Man glaube durch Beseitigung des Systems der Normalsätze den Wünschen des Publikums und den Anschauungen der Länder des französischen Rechts in gleicher Weise entgegenzukommen. Dieser Gesichtspunkt war für den Verzicht auf dieses System auch für manche Anhänger desselben maßgebend (Prot. I S. 37 ff.; vgl. auch Eger, Einf., S. 92 f., 102).

Nach eingehenden Verhandlungen gelangte man zu einem Kompromisse, indem man den Grundsatz der Vergütung des wirklichen Wertes nach dem deutschen Vorschlage annahm (Art. 34), zugleich aber, um den Transport geringwertiger Massengüter zu ermäßigten Frachtsätzen zu ermöglichen, diesen nach Wahl der Absender zuließ (Spezialtarife) unter Beschränkung der Haftpflicht der Bahn (Art. 35), anderseits aber eine Ausdehnung der Haftpflicht der Bahn durch Deklaration des Interesses an der Lieferung ermöglichte (Art. 38).

So war also das Schadenersatzrecht des I.U. in dreifacher Weise abgestuft [1]):

1) Regelmäßiger Schadenersatz. Grundlage gemeiner Wert des Gutes (Art. 34).

2) Beschränkung der regelmäßigen normalen Entschädigung. Vergütung eines Maximalbetrags auf Grund von Spezialtarifen (Art. 35).

3) Erhöhung der regelmäßigen Entschädigung. Ersatz des weiteren (indirekten) Schadens auf Grund einer „Deklaration des Interesses an der Lieferung“ gegen Bezahlung eines Frachtzuschlags (Art. 38).

Nachdem Art. 29—33 die Voraussetzungen der Haftpflicht normiert haben, setzen Art. 34 ff. den Umfang der Ersatzverbindlichkeit fest.

III. Als Grundlage des Schadenersatzes für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes hat so Art. 34 den gemeinen Handelswert und in dessen Ermangelung den gemeinen Wert des Gutes am Versandtorte zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrags aufgestellt, zu welchem Betrag die Erstattung der bereits bezahlten Fracht, Zölle und sonstigen Kosten hinzukommt.

1) In Abweichung vom gemeinen [2]) und französischen [3]) Rechte, welches das Schadenersatzrecht nach dem subjektiven Maßstabe des Interesses regelte, die Ersatzverpflichtung [4]) auf den gesamten Vermögensnachteil, den der Beschädigte erlitt (wirklicher Schaden und vereitelter Gewinn), erstreckte, hat sich das I.U. im Anschlusse an das deutsche Frachtrecht auf den objektiven Standpunkt gestellt.

Voraussetzung der Anwendung des Art. 34 ist, daß die Haftpflicht der Bahn auf Grund der Art. 29—33 begründet ist. Wenn dies der Fall ist, so ist nach Art. 34 für den Normalfall des Verlustes [5]) und der Minderung [6]) zu ersetzen für die sog. marktgängige Ware, solche, die Gegenstand eines regelmäßigen Umsatzes bildet, der gemeine Handelswert,

---

1) Vgl. Carotti, Progetto p. 48.

2) Vgl. auch H.G.B. Art. 283.

3) Vgl. S. 212 f.

4) Vgl. Dernburg, Pandekten, II § 44 und 45.

5) Ueber die Begriffe „Verlust“ und „Minderung“ vgl. S. 186 ff., 189.

6) Von der Vergütung bei Beschädigung des Gutes handelt Art. 37 (vgl. S. 220 f.), von der bei verspäteter Ablieferung Art. 39 und 40.

d. i. der Wert, den das Gut nach allgemeiner Schätzung im Handelsverkehr für Jedermann hat [1]). Gehört das Gut nicht zu dieser Kategorie der marktgängigen Ware, so daß sie keinen Handelswert hat, so bildet den Maßstab für die Höhe des Schadenersatzes der gemeine Wert. Der objektive Wert des Gutes (vera rei aestimatio) ohne Beziehnung auf eine bestimmte Person, ohne Berücksichtigung des individuellen Interesses des Beschädigten ist zu ersetzen, weder der Affektionswert, noch der entgangene Gewinn kommt somit in Betracht [2]). Der jederzeitige gemeine Wert findet seinen vollkommensten Ausdruck in dem Durchschnittspreis der Ware auf dem Markt [3]), im Marktpreis [4]) — „l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport" (art. 34).

Da nicht alle Güter Handelsobjekte sind und einen Handelswert haben, fügte Art. 34 noch den gemeinen Wert hinzu.

Die Ersatzpflicht der Bahn ist somit nach oben und unten gesetzlich festgelegt [5]). Nur der Handelswert [6]) bezw. der gemeine Wert ist zu ersetzen, nicht mehr und nicht weniger. Er bildet das Maximum des vom Entschädigungsberechtigten zu beanspruchenden Schadenersatzes (abgesehen vom Falle des durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn herbeigeführten Schadens — Art. 41), auch wenn der wirkliche Schaden diesen Betrag übersteigt [7]). Aber auch wenn das Interesse

---

1) Vgl. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, II (2. Auflage) S. 95.

2) Vgl. v. Hahn, II S. 611 § 3.

3) Goldschmidt a. a. O. S. 99, 103. Als Marktpreis eines Platzes ist derjenige Durchschnittspreis zu betrachten, „welcher sich bei Vergleichung einer erheblichen Zahl von an diesem Orte geschlossenen Geschäften als der von den besonderen persönlichen Beziehungen und sonstigen speziellen Umständen des Geschäftsschlusses unabhängige, gemeine Wert der betreffenden Ware darstellt" (Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., II S. 49). — Der Begriff „Marktpreis" ist nicht an bestimmte örtliche Einrichtungen geknüpft und nicht von einer speziellen amtlichen Feststellung abhängig (R. O. H. G. II S. 195 f.).

4) Prot. z. H. G. B. S. 5095 begreifen unter Marktpreis den Preis der im Handelsverkehr regelmäßig vorkommenden Güter, bei denen deshalb feststehe oder festgestellt werden könne, um welchen Preis man sie im Handel zu kaufen oder zu verkaufen pflege.

5) Vgl. R. O. H. G. XIII S. 395 f.

6) Besteht das Gut aus verschiedenen Gegenständen, die zusammen ein untrennbares Ganze bilden, so wird der Verlust des einen Gegenstands als Verlust des Gesamtobjekts betrachtet, und es ist dessen Wert zu ersetzen. Stellt aber das verlorene Quantum nur einen Teil eines größeren Quantums dar, und der Verlust des einen Teils ist für den Wert des unverlorenen anderen Teils ohne Bedeutung (z. B. 1 von 15 auf einem Frachtbriefe verzeichneten Ballen Baumwolle ist verloren), so ist nur der Wert des in Verlust geratenen Teils zu ersetzen. Vgl. R. O. H. G. XVI S. 44.

7) Wenn z. B. infolge des Verlustes von Mustern der Kläger die günstige Konjunktur versäumt und infolgedessen den ganzen Bedarf für die Saison zu viel höheren Preisen decken muß, hat er nur den Wert des verlorenen Gutes, nicht aber den viel höheren Schadensbetrag zu beanspruchen (vgl. Thaller p. 37). Die besonderen Verhältnisse des

des Klägers sich unterhalb dieser Wertgrenze bewegt [1]), kann er die Vergütung des Werts des verlorenen Gutes fordern.

2) Den Beweis über die Höhe des gemeinen (Handels-)Werts hat nach allgemeinen processualen Regeln stets der Kläger zu erbringen und zwar durch die verschiedenen nach dem Gesetze des Prozeßgerichts zulässigen Beweismittel. Es werden hier namentlich die Preisverzeichnisse, amtliche Kurszettel u. s. w., auch die kaufmännische Korrespondenz (zwischen Absender und Empfänger etc.), Verträge, Faktura in Betracht kommen. (Nur ist stets darauf zu achten, daß der Preis am Versandtort und zur Versandtzeit den Maßstab für die Schadensberechnung bildet.) Das Gericht kann auch eine eidliche Abschätzung des Werts einer in Verlust geratenen Sendung durch den Beweisführer anordnen [2]). Erforderlichenfalls müssen Gutachten von Sachverständigen am Ablieferungsort in den durch Staatsverträge [3]) festgestellten Formen stattfinden [4]).

3) Eine wesentliche Abweichung vom deutschen Rechte besteht (abgesehen von der Beseitigung der Normalsätze) darin, daß nach Art. 34 der Wert zu ersetzen ist, „welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist“, während nach deutschem Recht der Wert des Ablieferungsorts und der Ablieferungszeit maßgebend war und ist [5]).

Letzterer war im Entwurfe des I.U. von 1878 angenommen, es wurde aber dann 1881 statt des Ablieferungsorts der „Versandtort“ eingesetzt. Zur Empfehlung dieser Aenderung, zuerst in der Denk-

---

Falls, die individuellen Interessen des Klägers bleiben außer Betracht. Es braucht deshalb auch nicht untersucht zu werden, ob eine gelungene oder mißlungene Spekulation vorliegt (R O.H.G. XIII S. 396).

1) z. B. Kläger konnte sich die verlorene Ware unter dem Werte wieder verschaffen (R.O.H.G. II S. 360).

2) Unter Festsetzung des unübersteigbaren Schätzungsbetrags (R. Civ. Proz. O. § 260; Code civil a. 1369). Nach Code civil ist dieser Schätzungseid nur beim Mangel anderer Beweismittel zulässig. In diesem Sinne auch Entscheidung des Wiener Ob.Land.Ger. bei v. Buschman S. 218.

3) Auch ohne daß eine gesetzliche Bestimmung besteht oder ein internat. Vertrag abgeschlossen ist, erscheint der Richter gemäß internationalem Brauche unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit zur Ausführung von Requisitionen (zur Vernehmung von Zeugen, Sachverständigen u. s. w.) ausländischer Gerichte verpflichtet. Vgl. Böhm, Handbuch, I S. 16; v. Bar II S. 404.

4) Vgl Gasca III S. 254.

5) In Abweichung von dem mit Art. 34 des I.U. wörtlich übereinstimmenden österr.-ungar. B.R. § 80 hat die deutsche V.O. noch den Wert am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit festgehalten. Daß man deutscherseits mit der Zeit auch in diesem Punkte die volle Uebereinstimmung mit dem B.R. herstellen wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, denn man wollte nur vorläufig noch von der hierzu notwendigen gesetzgeberischen Abänderung von H.G.B. Art. 396 absehen bis zu einer allgemeinen Revision des H.G.B. Vgl. v. Buschman S. 218.

schrift des Vereins [1]) (S. 22 f.) angeregt, wurde hervorgehoben, daß das Risiko der Bahnen bei weiten internat. Transporten erheblich gesteigert werde gegenüber internen Transporten und daß sich der Absender den Unterschied zwischen dem Werte am Ablieferungsort und dem am Versandtorte sichern könne, indem er ihn als Interesse an der Lieferung gemäß Art. 38 deklariert [2]). Der Wert am Ablieferungsort würde sich schwer feststellen lassen und zu vielen Prozessen Anlaß geben. Außerdem entspreche es der bisherigen Praxis, daß die Entschädigungsberechtigten ungeachtet der Bestimmungen des H.G.B. ihren Schadensberechnungen den Fakturawert, d. h. den Wert am Absendeorte zu Grunde legen [3]).

4) Obwohl die Bahn nach Art. 34 außer dem Wert noch Fracht, Zölle und andere Kosten dem Kläger zu erstatten hat, ist ihre Lage doch nicht ungünstiger als nach Art. 396 H.G.B., welcher sie zum Abzug dieser Beträge berechtigt, da der Wert am Ablieferungsorte sich in der Regel zusammensetzt aus dem Wert am Versandtorte plus Fracht und Kosten [4]).

Da nach Art. 34 der vom Geschädigten wirklich erlittene Vermögensnachteil ersetzt werden soll, ist ihm außer dem gemeinen (Handels-)Wert auch noch „die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist", im Art. 34 zugesichert. Da die Bahn die von ihr übernommene Transportleistung nicht ausgeführt hat, so steht ihr auch kein Anspruch auf die Gegenleistung des Absenders oder Empfängers zu. Die Bahn kann deshalb auch nicht zur Einziehung des noch nicht bezahlten Frachtbetrags berechtigt sein. Um den Betrag der Zölle und Unkosten, die bereits gezahlt sind, ohne daß der Zweck des Transports erreicht wurde, vermehrt sich der Schaden. Da dieser durch einen von der Bahn zu vertretenden Unfall verursacht wurde, so entspricht die Verpflichtung der Bahn zu deren Ersatz der Billigkeit.

---

1) Diese wies darauf hin, daß nach dem B.R. des Vereins bis zum Erlasse des H.G.B. der Wert am Aufgabeorte die Grundlage der Schadensberechnung bildete. Die durch Art. 396 H.G.B. herbeigeführte für die Bahnen beschwerliche Aenderung habe ihr Korrektiv gefunden in der Zulassung der Beschränkung der Haftpflicht durch Maximalsätze. Beseitige man diese, so müsse man auch den früheren Rechtszustand wiederherstellen.

2) Vgl. Prot. II S. 117.

3) Denkschrift des Vereins S. 23; Prot. II S. 52. Gegen die Bedeutung dieses Arguments betont aber Gerstner S. 363 f. mit Recht, daß es sich unter der Herrschaft des deutschen Rechts meist nur um Vergütung des Maximalsatzes handle, welcher in der Regel nicht nur hinter dem Wert am Empfangsort, sondern auch hinter dem Fakturawert weit zurückbleibe.

4) Vgl. Schwab S. 270, der zu dem Schlusse kommt, „daß die normale Entschädigung des Art. 34 der deutschen Maximalentschädigung im Durchschnitte gleichkommt, dieselbe bei hochwertigen Gütern weitaus übersteigt (wenn die deutsche Wertdeklaration unterbleibt) und nur in seltenen Fällen, bei abnormen lokalen Preisdifferenzen hinter derselben zurückbleibt".

IV. Während auch für die Voraussetzungen über die Haftpflicht wegen Beschädigung Art. 29—34 maßgebend sind, regelt die Höhe des Schadenersatzes wegen Beschädigung[1]) Art. 37, wie folgt:

„Im Falle der Beschädigung[2]) hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerts des Gutes zu bezahlen."

Diese Vorschrift, welche das Problem mehr andeutet als löst, unterscheidet sich wenig vorteilhaft von dem die Schwierigkeit vollständig behebenden Art. 396 H.G.B. Mit Fug hatte daher der deutsche Entwurf diesem Art. 396 A. 3 den Inhalt seines Art. 25[3]) entnommen, aber unser Art. 37 hatte im Laufe der Verhandlungen eine merkwürdige Verschlechterung erfahren.

1) Für den Ersatz wegen Beschädigung des Gutes ist ebenso wie für den wegen Verlusts das Prinzip der Vergütung des wirklichen Schadens[4]) angenommen.

Die Bahn hat zu ersetzen im Normalfall den „ganzen Betrag des Minderwerts des Gutes"[5]). Zur Feststellung dieses Minderwerts bedarf es zweier Elemente, nämlich des Werts des unbeschädigten und sodann des Werts des beschädigten Gutes.

---

1) Vgl. in Bezug auf diese das oben S. 212 ff. über die verschiedenen Rechtssysteme und die Entstehungsgeschichte der Normen über das Schadenersatzrecht Gesagte.

2) Ueber den Begriff „Beschädigung" vgl. S. 190.

3) Der schweizer. Entwurf Art. 25 hatte für die Berechnung des Schadens wegen Beschädigung die analoge Anwendung der Bestimmungen Art. 20 bis 24 wegen Verlustes vorgeschrieben. Der deutsche Entwurf schlug dagegen folgende Fassung des Art. 25 vor: „Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerte des in beschädigtem Zustande befindlichen Gutes und dem gemeinen Handelswerte, in dessen Ermangelung dem gemeinen Werte, zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Kosten, soweit sie infolge der Beschädigung erspart sind" (Prot. I S. XXVI).

In der 1. Beratung der 2. Konferenz wurde an der von der 1. Konferenz angenommenen Fassung festgehalten. Diese lautete: „Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerte des in beschädigtem Zustande befindlichen Gutes und dem nach Art. 34 zu berechnenden Werte, welchen das Gut ohne diese Beschädigung gehabt hätte, zu ersetzen."

In der 2. Beratung wurde diese Fassung auf Antrag Lejeune-Belgien (mit allen Stimmen gegen die der deutschen Vertreter) ohne besondere Begründung dahin geändert: „Im Falle der Beschädigung soll die Eisenbahn den vollen Schadensbetrag, den das Gut erlitten hat, bezahlen." (Meyer-Deutschland hatte treffend betont, daß man sich dann ja mit der allgemeinen Vorschrift begnügen müßte, daß die Bahn im Falle von Beschädigung des Gutes den entstandenen Schaden zu ersetzen habe und alles weitere der Behandlung im einzelnen Falle überlasse.)

In dem Entwurf der 2. Konferenz findet sich dann die definitive Fassung („den ganzen Betrag des Minderwerts der Ware"), nur daß statt „der Ware" in dem Entwurfe der 3. Konferenz „des Gutes" gesetzt wurde (Prot. II S. 49, 116, 118; Entwurf S. 18; III S. 81).

4) Vgl. Schwab S. 278.

5) „le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise" (a. 37).

Leider hat man aber unterlassen, die Frage [1]) zu beantworten, ob der Wert am Versandtort und zur Versandtzeit oder der am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit den Maßstab für die Schadensberechnung abzugeben habe, Fragen, die der deutsche Entwurf doch klar und bestimmt entschieden hatte.

Die Lösung dieses von der Konferenz offen gelassenen Problems ist nun in der That schwierig, da die Verhandlungen die Auffassung des Gesetzgebers nicht klar ersehen lassen.

Ich glaube aber, daß man als Grundlage für die Berechnung der Wertdifferenz den gemeinen Handelswert bezw. den gemeinen Wert des unverletzten Gutes am Versandtort und zur Versandtzeit unter Hinzurechnung des Betrags der bezahlten Fracht, Zölle und Kosten (Art. 34) annehmen muß und von diesem den gemeinen Wert des verletzten Gutes am Ablieferungsort (und zur Ablieferungszeit) abzuziehen hat.

Gerade beim Fehlen anderer Anhaltspunkte ist eine analoge Anwendung des Art. 34 am Platze, denn die vom I.U. aufgestellten Grundsätze über Berechnung des Schadenersatzes (Art. 34 bis 38) stehen in einem Zusammenhang, sie bilden ein organisches Ganze. Im Zweifel ist nicht anzunehmen, daß der Gesetzgeber andere Grundsätze über Berechnung der Schadenshöhe bei Verlustfällen und wieder andere bei Beschädigungsfällen in Anwendung gebracht wissen wollte, zumal auch in den Gesetzgebungen der einzelnen Vertragsstaaten das gleiche Prinzip der Schadensberechnung für Verlust und Beschädigung anerkannt ist [2]). Wäre das die Meinung des Gesetzgebers gewesen, so hätte er diese anormale Auffassung zu klarem Ausdruck bringen müssen, was aber nicht geschehen ist [3]).

Durch die Hinzurechnung von Fracht und anderen Kosten zum Wert am Versandtort ist die prinzipielle Entschädigungsgrundlage des Art. 34 gewahrt.

Durch die Abrechnung des gemeinen (Handels-)Werts des be-

---

1) Meyer-Deutschland hatte diese Frage auf der 2. Konferenz aufgeworfen. Er meinte, man solle „am Bestimmungsorte“ sagen, beantragte aber dann einzuschalten „am Versandtorte“, welcher Antrag aber keine Annahme fand (Prot. II S. 117 f.)

2) z. B. H.G.B. Art. 396; Code de com. a. 103 (Code civil a. 1149 ss.); Codice di com. a. 405; belg. E.G. Art. 42; russ. E.G. Art. 107; schweizer. Tr.G. 1875 Art. 30.

3) Wenn die Entstehungsgeschichte des Art. 37 auch, wie schon erwähnt wurde, keine vollständige Aufklärung über den Inhalt gewährt, so läßt sich doch ersehen, daß die im Texte vertretene Auffassung der Konferenz nicht fremd war. So heißt es z. B. Prot. II S. 18: „Herr George (-Frankreich) ist damit einverstanden, daß Art. 37 in Uebereinstimmung mit Art. 34 gebracht werden muß.“ Daß die Anführung von Art. 34 in der endgültigen Fassung von Art. 37 verschwand, kann aber nicht etwa dahin gedeutet werden, daß nun jeder Zusammenhang von Art. 34 und 37 aufgehoben werden sollte — hierfür bieten die Verhandlungen keinen Anlaß —, sondern der Gesetzgeber wollte einfach die Lösung der Schwierigkeit umgehen.

schädigten Gutes am Ablieferungsort wird erst der ganze Betrag des Minderwerts, den das Gut infolge der Beschädigung erlitten hat, ermittelt. Da das beschädigte Gut am Bestimmungsort angelangt ist, so würde die Feststellung des Verkaufswerts desselben am Versandtorte die größten Kosten und Schwierigkeiten verursachen [1]), Schwierigkeiten, die der Gesetzgeber gewiß nicht aufzutürmen beabsichtigt hat.

Der gemeine Wert eines beschädigten Gutes wird sich in der Regel als Verkaufswert [2]) darstellen. Dieser muß nicht notwendig durch Verkauf, sondern kann auch durch Sachverständige festgestellt werden.

Wenn Gerstner (S. 371), der Ort und Zeit der Ablieferung der Schadensberechnung zu Grunde gelegt wissen will [3]), meint, daß nur gleiche Größen (Werte an demselben Orte) [4]) sich von einander abziehen lassen, so ist dem entgegenzuhalten, daß die (eventuell nach Analogie von Ausf.-Best. § 11) in dieselbe Währung umzurechnenden Wertbeträge eben gleiche Größen sind.

Zu Gunsten der hier vertretenen Berechnungsart der Schadenshöhe ist noch Folgendes hervorzuheben: Wenn das Gut in Verlust geraten ist, so wird dem Beschädigten der gemeine (Handels-)Wert am Versandtorte ersetzt (Art. 34). Dieser sein wirklicher Schadensbetrag vermindert sich im Falle der Beschädigung nur um den Betrag, den der Wert des beschädigten Gutes repräsentiert zu der Zeit und an dem Orte, an dem es sich befindet, an dem der Wert auch durch Verkauf am besten realisiert würde, d. i. der Ablieferungsort.

Diese Schadensberechnung findet Anwendung im Normalfalle der Beförderung.

2) Ist das Gut aber auf Grund eines Spezialtarifs befördert worden (Art. 35), so findet eine verhältnismäßige Ermäßigung des zu bezahlenden Schadensbetrags statt (Art. 37 Schlußsatz) [5]).

---

1) Da hier Art und Umfang der Beschädigung ins Gewicht fallen, würde unter Umständen eine Zurücksendung des beschädigten Gutes an den Versandtort (z. B. von Orleans nach Moskau) oder die Berufung von Sachverständigen vom Versandt- an den Ablieferungsort notwendig werden.

2) So H.G.B. Art. 396 A. 3.

3) So auch Gasca III p. 265, während Eger, I.U., Textausgabe S. 153, die im Texte vertretene Auffassung teilt. Auch Schwab's Formel (S. 280) — er stellt ein etwas verwickeltes System von Formeln für die Schadensberechnung auf — steht auf dem gleichen Standpunkte. De Seigneux (p. 51) dagegen ist der Ansicht, daß, wenn der Empfänger die Ersatzklage erhebe, der Wert des Gutes am Ablieferungsort, daß aber, wenn der Absender am Versandtorte klage, der Wert an diesem (nach der Faktura) die Grundlage der Schadensberechnung bilde. Diese Auffassung ist nicht haltbar. Der Inhalt des Rechts kann nicht ein wechselnder, von der Eigenschaft des Klägers abhängiger sein. Absender und Empfänger könnten nach Belieben die Höhe des Schadensbetrags festsetzen, je nachdem der Eine oder Andere das beiden zustehende Klagerecht ausübt.

4) Die Gleichheit der Größen in diesem Sinne aufgefaßt, dürfte doch als petitio principii erscheinen.

5) Vgl. S. 227.

3) Ebenso tritt auch eine Erhöhung des Schadenersatzes über den durch Art. 37 festgestellten Betrag hinaus bis zur Höhe des deklarierten Betrags ein, falls eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat (Art. 38)[1]).

Es finden somit im Falle der Beschädigung eines Gutes wie im Normalfalle auch für die Ausnahmefälle (Beförderung nach Spezialtarif und mit Deklaration) die für den Verlustfall anerkannten Prinzipien der Schadensfestsetzung Anwendung.

4) Das sog. Abandonsystem, das Recht zur Zurückweisung des beschädigten Gutes und Beanspruchung des vollen Wertersatzes wie im Falle des Verlustes des Gutes, ist dem Rechte des I.U. fremd[2]).

§ 27.

Beschränkung des normalen Schadenersatzes auf Grund von Spezialtarifen[3]).

Von der Höhe des normalen Schadenersatzes (Art. 34) hat das I.U., wie erwähnt, Abweichungen nach unten und nach oben ermöglicht.

Nach unten durch Zulassung einer Minderung der Schadenshöhe bei Spezialtarifen[4]).

Von dem Gedanken ausgehend, daß das durch die Grenzen der Verantwortlichkeit bedingte Risiko der Bahn einen wesentlichen Faktor für die Bestimmung der Höhe der Tarife bilde[5]), hat man nämlich in

---

1) Vgl. S. 230.

2) Dieses Abandonsystem (laissé pour compte) ist auch in der Regel nicht anerkannt in dem Rechte Deutschlands (R.O.H.G. XI S. 294), Frankreichs (nach der herrschenden Auffassung von Lyon-Caen et Renault III n. 614; Cotelle p. 242 ss.), nur ausnahmsweise wird es zugelassen in Belgien (Lanckman n. 532) und in Italien (wenn der teilweise Verlust drei Viertel des Gutes übersteigt — Tariffe a. 140; vgl. Marchesini II n. 386).

3) Art. 35; Schlußprotokoll III zum I.U. (V.O. § 81).

4) Während in den Konferenzen für die Bemessung der Schadenersatzpflicht von der einen Seite an dem von Deutschland beantragten System der vollen Verantwortlichkeit (Art. 34) festgehalten wurde, trat man von anderer Seite dafür ein, daß Normalsätze ohne weiteres zugelassen würden. Es kam dann infolge eines Kompromisses Art. 35 zu Stande, indem auf Grund besonderer Vereinbarung (Normal-)Maximalsätze zugelassen werden sollten, wenn als Aequivalent billigere Tarifsätze gewährt würden (Prot. I S. 40, 74; II S. 49 ff., 119 f.).

5) Die Denkschrift des Vereins (S. 19) wendet hiergegen ein, daß in der Praxis wegen der Konkurrenz, und weil gewisse Massengüter nur bei sehr ermäßigten Frachtsätzen eisenbahntransportfähig seien, die Bahnen nur in geringem Maße die Tarife nach ihrem Ermessen unter entsprechender Berücksichtigung des Risikos bilden könnten. — Die Durchschnittserfahrung bezüglich des Risikos dürfte aber doch seitens der Bahnen nicht außer Acht gelassen werden, da sie den Tarif doch nicht unter den Selbstkostenpreis erstellen und mit Verlust transportieren werden.

Rücksicht auf den Handelsstand unter gewissen Bedingungen Spezialtarife unter Beschränkung der Haftpflicht zugelassen. Man hielt dies für angezeigt in Hinblick auf den Transport billiger Massengüter, z. B. Getreide. Nach langen Verhandlungen und trotz vielfacher Bekämpfung [1]) kam so Art. 35 zu Stande, der auch später noch zum Gegenstand scharfer Kritik [2]) gemacht wurde.

I. Eine Anerkennung des deutschen Systems der Normalsätze, welches man im Prinzipe in Art. 34 aufgegeben hatte, finden wir in der durch Art. 35 [3]) den Bahnen eingeräumten Befugnis der Beschränkung des Schadenersatzes unter besonderen Bedingungen (Spezialtarife) auf einen Maximalbetrag. Diese Befugnis ist aber an folgende Bedingungen geknüpft:

1) Diese Spezialtarife müssen eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Bahn enthalten, und daß

2) der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Ist eine dieser beiden Bedingungen nicht gegeben, so ist auch die Haftbeschränkung nicht zulässig.

Eine dritte Bedingung, Genehmigung und Publizierung der Spezialtarife von den zuständigen Aufsichtsbehörden aller bei dem betreffenden Transport zu berührenden Staaten [4]), die der Entwurf von 1878 und der Kommissionsentwurf 1881 aufgestellt hatte, wurde 1881 [5]) ge-

---

1) So auf der 2. Konferenz von Herich-Ungarn, der schlechtweg die Einführung von Normalsätzen (anstatt des Art. 34) befürwortete, da es der Verkehrswelt nicht um die Höhe des Schadenersatzes, sondern um sichere, schnelle und billige Beförderung zu thun sei. Art. 35 müsse zum Nachteile des Verkehrs eine Tarifverteuerung zur Folge haben. Auch Gerstner-Deutschland sprach sich für Streichung des Art. 35 aus, da unter Spezialtarif meist geringwertige Massengüter befördert würden, denen man ohnehin billige Tarife gewähren müsse. Der Wert würde zumeist den eventuellen Normalsatz nicht erreichen (Prot. II S. 51 f., 119).

2) So z. B. von Schwab S. 273 ff., der zu dem Ergebnis gelangt, Art. 35 sei für minderwertige Güter überflüssig, bezüglich hochwertiger Güter für die Bahnen ohne Wert, da eine Tarifminderung ihr zu großen Verlust verursachen würde.

3) Uebereinstimmend V.O. § 81; schweizer. Tr.G. 1893 Art. 35; vgl. noch für Frankreich Sarrut n. 169 ss; belg. E.G. Art. 44; russ. Eis.G. Art. 109 läßt die Höhe der Entschädigung im Falle der Anwendung von Spezialtarifen durch diese bestimmen, ohne die näheren Bedingungen für Aufstellung und Anwendung, die der Genehmigung des Eisenbahnrats bedürfen, zu regeln.

4) Diese Vorbedingung schien bedenklich in Hinblick auf die Langwierigkeit der Verhandlungen unter den einzelnen Regierungen, die es nicht ermöglichen würde, rasch auftauchende Bedürfnisse sofort durch Spezialtarife zu befriedigen. Eine Einigung würde oft auch an den widerstreitenden Interessen und Konkurrenzverhältnissen der einzelnen Staaten scheitern. Vgl. Denkschrift d. Vereins S. 20.

5) Prot. II S. 118 f.

strichen [1]), da Art. 11 schon vorschreibt, daß die Frachtberechnung gemäß dem zu Recht bestehenden, d. h. genehmigten und veröffentlichten Tarife zu erfolgen habe. Auf Wunsch Deutschlands [2]) wurde in das Schlußprotokoll Z. III in Rücksicht auf Art. 35 die selbstverständliche Erklärung aufgenommen, daß die in jedem Staate bestehenden Vorschriften über staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen durch das I.U. nicht berührt werden [3]).

II. Was nun die erste Bedingung betrifft, so ist zu bemerken, daß der Begriff „gewöhnliche Tarife" an keiner Stelle des I.U. erläutert ist [4]). Aus dem Gegensatze zu den Spezialtarifen ergiebt sich aber, daß man sich an die Terminologie des französischen Tarifrechts [5]) angeschlossen hat. Dieses unterscheidet nämlich [6]) die allgemeinen (Normal-)Tarife (tarifs généraux, ordinaires) [7]), die auf alle Absender ohne Aufstellung besonderer Bedingungen Anwendung finden, während die Spezialtarife [8]) (tarifs [9]) spéciaux [10]), auch conditionnels) unter Vereinbarung besonderer Bedingungen (Beschränkung der Haftpflicht, Erweiterung der Lieferfristen etc.) ermäßigte Transportpreise gewähren. Der Ausdruck „Spezialtarife" deckt sich mit dem im deutschen und österr.-ungar. Tarifrechte gebräuchlichen „Ausnahmetarife" [11]).

---

1) Der österr. Einf.-Erlaß B 6 schreibt dem Handelsminister die fallweise Entscheidung zu, ob die Vorbedingung für die Einführung eines Ausnahmetarifs (Spezialtarifs) nach Art. 35 vorhanden ist. Auch in dieser Beziehung ist diese Entscheidung für das richterliche Urteil nicht bindend.

2) Prot. III S. 52.

3) Vgl. S. 95 Anm. 4.

4) Vgl. Schwab S. 274.

5) Vgl. Ulrich im Archiv f. Eisenb., 1885 S. 529 f., S. 544 ff. den neuen Tarif der französ. Ostbahn.

6) Vgl. de Seigneux p. 49.

7) Vgl. Sarrut n. 168, 169; Cotelle p. 253 s. (der Maximaltarif ist eine Art von Generaltarif).

8) Diese französ. Spezialtarife (sog. Rabatttarife) sind nicht zu verwechseln mit den deutschen und österr.-ungar. Spezialtarifen, die 6 ordentliche Klassen bilden und eine andere Bedeutung haben als die „Spezialtarife" des I.U., weshalb, der deutschen Tarifsprache entsprechend, §§ 51 und 81 den Ausdruck „Spezialtarife" von Art. 6 und 35 I.U. durch „Ausnahmetarife" ersetzt haben (vgl. v. d. Leyen, V.O. S. 517).

9) Diesen Spezialtarifen kommt in Frankreich eine besondere Wichtigkeit zu (1879 belief sich ihre Zahl auf 1854). Die Hälfte aller Transporte und $^4/_5$ der Gesamteinnahme entfallen auf Spezialtarife. Vgl. Ulrich im Archiv f. Eisenb., 1885 S. 531.

10) Nach einer Entscheidung des Pariser Appellhofes vom 16. VI 1893 sind die Spezialtarife immer dann anzuwenden, wenn der Absender im Aufgabeschein in irgend einer Form den billigsten Tarif verlangt hat (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 258). Vgl. auch S. 61 Anm. 3.

11) Ulrich S. 79 bezeichnet als Ausnahmetarife oder Spezialtarife, auch Differentialtarife im engeren Sinne diejenigen, welche bezwecken, von den regelmäßigen bezw. den bereits bestehenden Frachtsätzen eine Abweichung, eine Ausnahme zu schaffen.

Das hauptsächliche Unterscheidungsmerkmal bilden die besonderen Bedingungen, die bei den Spezial-(Ausnahms-)Tarifen zur Anwendung kommen, im Gegensatze zu den für den regelmäßigen Verkehr im allgemeinen Tarifschema verzeichneten Normalsätzen, für die nicht besondere Bedingungen aufgestellt sind.

III. Die Hauptbedingung, die Art. 35 für die Anwendung der Spezialtarife aufstellt, ist nun, wie erwähnt, Preisermäßigung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen — une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, besagt der französ. Text. Dieser deutet darauf hin, daß bei allen Normaltarifen, seien es Lokal- oder Verbandstarife, welche unter den allgemeinen, für den regelmäßigen Verkehr geltenden Transportbedingungen, also mit Ausschluß der besonderen Bedingungen gelten, eine entsprechende Preisermäßigung eintreten muß, sofern die Haftbeschränkung auf einen Maximalbetrag gültig sein soll, und zwar muß diese Preisermäßigung auf den ganzen Transport, von der Aufgabebis zur Ablieferungsstation Anwendung finden. Alle am Transporte beteiligten Bahnen müssen an dieser Preisermäßigung teilnehmen. Es genügt nicht, wenn dies nur eine oder mehrere derselben thun [1]).

Hierin liegt eine große Erschwerung, denn wenn auch auf einer sehr langen Transportstrecke auch nur seitens einer einzigen kurzen Zwischenbahn diese Ermäßigung verweigert wird, kann Art. 35 ebensowenig platz greifen, als wenn eine der Regierungen der Staaten, welche der Transport berührt, dem internat. Tarife die Genehmigung versagte. Auch der anwendbare Maximalbetrag der Entschädigung muß, wie die oben angeführte zweite Voraussetzung vorschreibt, auf der ganzen Transportstrecke die gleiche sein. Welche der am Transport beteiligten Bahnen auch zur Leistung des Schadenersatzes verpflichtet ist, erscheint gleichgültig.

IV. Die Wirkung dieser Spezialtarife des Art. 35 ist die, daß nur dieser Maximalbetrag dem Entschädigungsberechtigten zu ersetzen ist,

---

1) So richtig vom Centralamt (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 202) gegenüber der gegenteiligen Auffassung eines Vertragsstaates erklärt. Da nach Art. 35, so führte das Centralamt aus, der gleiche Maximalbetrag — der verminderten Schadenersatzpflicht — unbedingt auf die ganze Transportstrecke Anwendung finden müsse, so würden sonst auch diejenigen Strecken bezüglich ihrer Ersatzpflicht entlastet, für welche die Bahn sich nicht an der Preisermäßigung beteilige, „und zwar mit dem weiteren Effekt, daß der dem Spezialtarif unterstellte Verkehr ungünstiger behandelt wäre als die übrigen Transporte, welche gegen Zahlung der gleichen Taxe den Anspruch auf die volle Schadenersatzpflicht der Eisenbahn habe". Diese Konsequenzen wollte Art. 35 nicht gestatten, auch dessen Wortlaut („gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn") spreche hiergegen. Die durchgängige Preisermäßigung auf der ganzen Transportstrecke bilde das Korrelat zu dem für diese verlangten gleichen Maximalbetrag. Vgl. noch Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 144.

gleichviel ob es sich um Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes handelt. Auf Entschädigung wegen Versäumung der Lieferfrist findet der Spezialtarif keine Anwendung. Der Umfang dieses Maximalbetrags, dieses gegenüber der normalen Entschädigungsleistung verminderten Entschädigungsbetrags muß aus dem bei dem Transport zur Anwendung kommenden Tarife zu ersehen sein [1]). Dieser Maximalbetrag stellt also die Höchstgrenze des zu leistenden Schadenersatzes dar. Es muß daher nicht dieser Maximalbetrag von der Bahn vergütet werden, sondern der Entschädigungsberechtigte hat Erzatz nur innerhalb dieses Rahmens zu beanspruchen. Statt des Handelswerts bezw. Werts (Art. 34) wird der Maximalbetrag im Falle des Verlustes vergütet. Im Falle der Beschädigung ist hier gemäß Art. 37 der zu zahlende Schadensbetrag [2]) verhältnismäßig zu reduzieren [3]).

Es wird daher nicht der Minderwert des Gutes der Entschädigung zu Grunde gelegt, sondern von diesem Minderwert nur die Quote vergütet, welche sich nach Verhältnis des gemeinen Handels- bezw. Werts des beschädigten Gutes zum Maximalbetrag ergiebt, die Schadensvergütung erfolgt nach der arithmetischen Gleichung [4]): Wie sich der Wert des unbeschädigten Gutes zum Maximalsatz verhält, so verhält sich die durch die Beschädigung entstandene, nach Art. 37 zu berechnende Wertsminderung zu dem von der Bahn zu leistenden Entschädigungsbetrag [5]).

V. Die Anwendung des Art. 35 setzt einen Vertrag zwischen Bahn und Absender bezw. Einverständnis über eine den Frachtvertrag modifizierende Bedingung voraus. Der Absender muß daher gemäß Art. 6 A. 1 e ausdrücklich die Anwendung der im Art. 35 für zulässig erklärten Bedingungen des Spezialtarifs im Frachtbriefe verlangen. Für diese Angabe ist die Frachtbriefrubrik „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift" zu benutzen. Drückt der Absender sein Verlangen an einer anderen Stelle des Frachtbriefs aus, so trifft die Bahnverwaltung kein Vorwurf, wenn sie dies übersieht, so daß sie für die Folgen dieses Versehens nicht verantwortlich ist [6]). Hat der Absender das Verlangen der Anwendung von Spezialtarifen bei Frankierung der Sendung nur durch Zahlung des durch diese vorgesehenen er-

---

1) Vgl. Erklärung des Centralamts (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 256).

2) Vgl. über den Ersatz bei Beschädigungen überhaupt S. 220 ff.

3) Vgl. B.R. alt § 68 A. 1 Z. 4.

4) So altes B.R. § 68 Z. 4. Vgl. Sammlung d. Entsch. d. bayer. ob. Ger., II S. 131.

5) Wenn beispielsweise der Maximalsatz 12 M. für 10 kgr. beträgt, der Wert des 80 kgr. wiegenden Gutes im unbeschädigten Zustand 200 M., die Wertsminderung infolge Beschädigung 50 M. beträgt, so hat die Bahn als Entschädigung zu leisten 24 M. nach der Formel $200 : 8 \times 12 = 50 : x$.

6) Vgl. Gerstner S. 366; a. M. Eger, I.U. S. 619.

mäßigten Frachtsatzes ausgedrückt, so hat die Bahn durch Annahme dieses Betrags ihre Willensübereinstimmung bekundet.

Will der Absender von dem ermäßigten Tarife des Art. 35 keinen Gebrauch machen, so kann er von der Bahn Beförderung zum Satze des Normaltarifs unter der vollen Verantwortung des Art. 34 beanspruchen. Der Handelsstand wird natürlich, da für ihn billige Transportpreise eine Lebensbedingung sind, nicht umhin können, sich derselben im Rahmen der Spezialtarife zu bedienen.

Die praktische Wirkung des Art. 35 wird in den einzelnen Ländern je nach dem Stande des Tarifwesens eine verschiedene sein [1]).

Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung (Art. 38) kann bei den gemäß Art. 35 unseres Spezialtarifs beförderten Gütern nicht stattfinden [2]).

§ 28.

Der Schadenersatz bei Deklaration des Interesses an der Lieferung [3]).

Im Art. 34 war der objektive, der gemeine (Handels-)Wert des Gutes zur Grundlage der Schadensbemessung für die Ersatzpflicht der Bahn gemacht worden. Damit war die weitergehende Haftpflicht des französischen Rechts, die sich auf Vergütung des vollen Schadens, also einschließlich des entgangenen Gewinns erstreckt, ausgeschlossen. Man wollte aber dem Publikum die Möglichkeit eröffnen, sich den Ersatz eines den gemeinen Handelswert übersteigenden Schadens unter Berücksichtigung der individuellen Verhältnisse zu sichern, z. B. Ersatz der vom Berechtigten infolge der Unmöglichkeit der Lieferung des verlorenen oder beschädigten Gutes verwirkten Konventionalstrafe oder des durch Versäumung einer günstigen Konjunktur und der in derselben erzielbaren höheren Verkaufspreise entgangenen Gewinns.

Um nun in dieser Richtung den französischen Wünschen entgegenzukommen, fügte die 1. Konferenz [4]) das den ursprünglichen Entwürfen fremde Institut der „Deklaration des Interesses an der Lieferung“ neu in das I.U. (Art. 38) ein [5]).

---

1) Sehr gut führt Schwab S. 274 f. aus, daß im Gebiete des deutschen Frachtrechts eine allgemeine Erhöhung der jetzigen, auf Grund der beschränkten Haftung erstellten gewöhnlichen Tarife zum Zwecke der Herabsetzung für internat. Transporte aus Gründen der inneren Tarifpolitik nicht möglich sein wird, während diese in Frankreich, auf Grund der weiteren Haftung höher gestellt, leichter ermäßigt werden können.

2) Vgl. Prot. II S. 121; Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 118. Ausdrücklich ausgesprochen in Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 76 Z. 1.

3) Art. 38; Ausf.-Best. § 9 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 76; V.O. § 84, 85).

4) Vgl. v. d. Leyen S. 31; Prot. I S. 59 f.

5) Uebereinstimmend V.O. § 85; schweizer. Tr.G. 1893 Art. 38; belg. E.G. Art. 41; betreffs des russischen E.G. Art. 108 siehe S. 231 Anm. 2.

I. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung stellt sich dar als ein (zum Frachtvertrag hinzukommender) accessorischer Versicherungsvertrag des Inhalts, daß die Bahn gegen Entrichtung eines Frachtzuschlags [1]) im Falle eines Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes jeden den gemeinen (Handels-)Wert bezw. Minderwert übersteigenden nachzuweisenden Schaden bis zur Höhe des frachtbriefmäßig deklarierten Betrags dem Berechtigten zu ersetzen hat (Art. 38).

Von der Vergütung für verspätete Lieferung wird unten [2]) zu reden sein. Da der gemeine (Handels-)Wert die Grundlage der Schadensberechnung bildet (Art. 34), ist nun — und das erscheint als ein Entgegenkommen gegen französische Wünsche — dem Absender die Möglichkeit gegeben, gegen Zahlung eines Frachtzuschlags sich den Ersatz des vollen (den gemeinen Wert bezw. Handelswert übersteigenden) Schadens durch diese Deklaration zu sichern.

II. Diese neue „Deklaration des Interesses an der Lieferung" ist wesentlich verschieden von der bisherigen deutschen Wert- und Interessen-Deklaration.

Diese bildete nur eine Maximalgrenze für die Wertentschädigung [3]). Für die Entschädigungsberechnung wurde nämlich der gemeine (oder (Handels-)Wert nicht höher als 60 M. pro 50 kgr. brutto angenommen, und nur im Falle einer höheren Wertdeklaration bildete die deklarierte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung (H.G.B. Art. 427 Z. 1; B.R. alt § 68 Z. 2 und 3). Diese Regelung bezweckte hauptsächlich die thunlichste Beseitigung von Streitigkeiten über den Wert des Gutes [4]). Da nur der Wert des verlorenen oder beschädigten Gutes zu ersetzen war, so konnte, wenn der Nachweis erbracht wurde, daß der wirkliche Wert geringer als der deklarierte oder als Normalsatz tarifierte Wert war, nur dieser geringere Betrag als Ersatzleistung beansprucht werden.

Die neue Deklaration des Interesses an der Lieferung hingegen gewährt nicht nur Ersatz des Wertes [5]), sondern darüber hinaus Ersatz eines weiteren Schadens (positiver Schaden und entgangener Gewinn), außerdem umfaßt sie auch den durch verspätete Lieferung verursachten Schaden, so daß sie auch die frühere „Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung" (B.R. alt § 70) in sich aufgenommen hat. Sie stellt sich deshalb als ein neues Institut dar, das mit der Wertdeklaration des alten B.R. nichts gemein hat [6]).

---

1) Als prime d'assurance bezeichnet sie Poinsard p. 53.

2) Vgl. S. 238 ff.

3) Vgl. Schwab, Neuerungen, S. 62.

4) Vgl. Ruckdeschel S. 219.

5) Auch in Italien ist die bisher übliche Wertversicherung nun durch die Deklaration des Interesses an der Lieferung ersetzt worden (Ital. Instr. § 49).

6) Vgl Schwab, Neuerungen, S. 62.

III. Voraussetzungen der Entschädigungspflicht der Bahn auf Grund einer Deklaration gemäß Art. 38 sind daher folgende:

1) Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung, die in der vorgeschriebenen Form stattgefunden haben muß.

Diese erfolgt durch die Eintragung der deklarierten Summe an der im Frachtbriefe (in der letzten Rubrik, schraffierten) vorgesehenen Stelle und zwar in Buchstaben [1]).

Die Nichtbeobachtung dieser Formvorschrift, sei es daß die Deklarationssumme nicht oder an einer anderen Stelle als der vorgesehenen eingetragen oder der Betrag in Ziffern anstatt in Buchstaben eingesetzt wird, berechtigt die Bahn zur Zurückweisung des Frachtbriefs [2]), also zur Ablehnung des Frachtvertrags, bewirkt aber nicht [3]) Nichtigkeit [4]). Diese ist auch hier nicht, wie dies bezüglich des Mangels der Form bei nachträglichen Verfügungen im Art. 15 A. 7 der Fall ist, ausdrücklich als Rechtsfolge angedroht. Es dürfte sich nach der Absicht des Gesetzgebers mehr um eine instruktionelle Formvorschrift handeln [5]).

2) Ein Schaden, für welchen die Bahn haftpflichtig ist (Art. 29 ff.), also Verlust, Minderung oder Beschädigung, oder verspätete Ablieferung des Gutes (hiervon unter IV).

IV. Die Wirkung der Deklaration des Interesses an der Lieferung ist die, daß der Entschädigungsberechtigte Ersatz des „weiteren", d. i. des den gemeinen Handelswert oder Wert des verlorenen Gutes (Art. 34) übersteigenden Schadens und im Falle der Beschädigung Ersatz des den ganzen Betrag des Minderwerts übersteigenden Schadens (Art. 37) bis zur Höhe des deklarierten Betrags beanspruchen kann. Ueber die Höhe des Entschädigungsbetrags wegen Verspätung bei Deklaration des Interesses wird unten (S. 240) gehandelt werden.

Die Deklaration erstreckt sich nur auf das den normalen Schaden (Art. 34 und 37) übersteigende Schadensplus, nicht auf den gesamten Schaden, d. i. den normalen Schaden plus „weiterer" Schäden [6]).

---

1) Schon Art. 6 lit. f hatte „die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40)" unter den Angaben, welche der Frachtbrief enthalten soll, gefordert. Ausf.-Best. § 9 A. 1 schreibt dagegen vor: „Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklariert wird, muß im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden."

2) Vgl. Zus.-Best. II z. V.O. § 84 (Deutsche Tarifvorschriften): „Frachtbriefe, in welchen die deklarierte Summe nur in Zahlen angegeben ist, werden zurückgewiesen." Ebenso auch ital. Instr. § 49.

3) Nach Lage des Falles hat der Richter über die erfolgte Willensübereinstimmung, die nur im Frachtbriefe erfolgen kann, also über Gültigkeit oder Ungültigkeit der Deklaration zu entscheiden. So richtig Gerstner S. 374.

4) A. M. Schwab S. 285; Eger, I.U. S. 650.

5) Vgl. Dernburg, Pandekten, I § 97 Ende.

6) Vgl. Schwab S. 284.

Die Bahn hat zu vergüten jeden Schaden, sowohl jeden positiven Vermögensnachteil wie entgangenen Gewinn, sowohl den mittelbaren wie den unmittelbaren Schaden, sobald er nur durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes verursacht worden ist[1]).

Die Grenze der Entschädigungspflicht liegt in dem deklarierten Betrag. Ueber diesen hinaus kann der Berechtigte Vergütung nicht fordern, auch wenn der erlittene Schaden nachweislich diesen übersteigt[2]).

V. Es ist die Pflicht des Entschädigungsberechtigten, „Vorhandensein und Höhe des weiteren Schadens zu erweisen“ (Art. 38)[3]).

Das I.U. hat hier ein allgemein anerkanntes prozeßrechtliches Prinzip in seiner Anwendung auf Schadenersatzansprüche besonders ausgesprochen.

Die „Deklaration des Interesses an der Lieferung“ begründet keinen Beweis für die Höhe dieses Schadens; sie beruht ebenso wie die Versicherungssumme bei jedem Versicherungsvertrage nur auf einseitiger Schätzung des Versicherungsnehmers, die der Versicherer ebensowenig gegen sich gelten lassen muß[4]), wie die Eisenbahn die durch die Deklaration bekundete einseitige Schätzung des Absenders.

In der dem Absender auferlegten Beweispflicht liegt ein Korrektiv gegenüber unlauteren Spekulationen[5]) in Gestalt von außerordentlich hohen Deklarationssummen[6]), zu denen sich Absender hätten allenfalls verleiten lassen können.

---

1) Gasca III p. 269 will die Ersatzpflicht der Bahn beschränken auf den voraussehbaren Schaden und denjenigen, der sich als unmittelbare Folge des schädigenden Ereignisses darstellt. Diese Einschränkung im Sinne des Code civil a. 1150 und 1151 ist aber eine willkürliche und keineswegs durch Wortlaut und Sinn des Art. 38 begründet. Wäre es die Absicht des Gesetzgebers gewesen, die Schadenersatzpflicht in dieser Weise zu begrenzen, so wäre es nahe gelegen, nach dem Vorgange des französischen Rechts dies besonders hervorzuheben.

2) Russ. E.G. Art. 108 bestimmt: „Einem Versender, welcher sich eine Entschädigung zu einem im voraus bestimmten Betrage zu sichern wünscht, wird überlassen, im Frachtbriefe den Wert des Gutes anzugeben, wofür er der Eisenbahn eine besondere, im Tarif angegebene Gebühr zu zahlen hat.“ Hier bildet die deklarierte Summe nicht den Maximalbetrag der zu gewährenden Entschädigung, wie dies bei der „Deklaration“ nach Art. 38 der Fall ist, sondern den im voraus fixierten Entschädigungsbetrag.

3) Nach schweizer. Tr.G. 1875 Art. 26 war diese Beweislast dem Berechtigten nicht auferlegt. Hier findet sich eine Umkehrung der Beweislast in der Richtung, daß die Bahn eine Ermäßigung des Schadenersatzes gegenüber dem deklarierten Wert nur fordern kann, wenn sie beweist, daß dieser den Handelswert am Ablieferungsort übersteigen würde und daß nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Wertangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen sei.

4) Vgl. Lewis, Lehrbuch des Versicherungsrechts, Stuttgart 1889, S. 267.

5) Vgl. Gasca III p. 267.

6) Damit die Wertdeklaration „nicht zum Werkzeuge ungezügelter Spekulation in kritischen Zeiten und zum Ausdrucke rein subjektiver Interessen benutzt“ würde, ward

VI. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung bei Anwendung von Spezialtarifen gemäß Art. 35 [1]) ist ausgeschlossen [2]).

VII. Der Frachtzuschlag, der für die Deklaration des Interesses an der Lieferung erhoben wird, ist in maximo und minimo festgesetzt. Er darf 5 pro mille der deklarierten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen [3]). Dieser recht hohe Satz des als Versicherungsprämie sich darstellenden Frachtzuschlags bildet die äußerste Grenze, welche die Bahnen nicht überschreiten dürfen. Sie werden wohl zumeist unter diesen Maximalsatz hinuntergehen; mindestens müssen sie aber [4]) 50 Centimes [5]) erheben, da dieses der niedrigste Betrag ist, der bei einer solchen Deklaration als Frachtzuschlag erhoben werden darf.

Der Frachtzuschlag muß nicht vom Absender im Wege der Frankatur vorausbezahlt werden, sondern kann wie alle anderen Frachtnebengebühren auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden [6]). Er gehört dann zu den durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen der Bahn, für welche dieser ein gesetzliches Pfandrecht zusteht.

§ 29.

Haftpflicht wegen Versäumung der Lieferfrist [7]).

A. Voraussetzungen der Haftpflicht.

Die Verpflichtung der Bahn aus dem Frachtvertrage geht nicht nur auf Ablieferung des Gutes an den Empfänger, sondern auch auf

---

in der Denkschrift d. Vereins S. 24 f. die Bestimmung angeregt, daß die Höhe des zu deklarierenden Interessebetrags einen gewissen Prozentsatz des (obligatorisch deklarierten) Handelswertbetrags, etwa das alterum tantum desselben nicht übersteigen dürfe. Die Einführung einer solchen obligatorischen Deklaration ward hier vorgeschlagen. Auf der Konferenz von 1886 hat sodann Rußland im Sinne dieser Anregung beantragt, die Möglichkeit willkürlicher Deklaration zu beschränken durch Festsetzung eines in einem Prozentsatz des wirklichen Wertes der Ware auszudrückenden Maximums. Dieser Antrag wurde abgelehnt ebenso wie der, den Berechtigten von dem Nachweise der Schadenshöhe zu entbinden (Prot. III S. 53).

1) Vgl. S. 228 (Prot. II S. 121).

2) Ausdrücklich ausgesprochen durch Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 76 Z. 1 und ital. Instr. § 49 A. 3 (Nachtrag v. 1. IX. 1893 in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 326).

3) Art. 38 A. 2; Ausf.-Best. § 9.

4) Ausf.-Best. § 9.

5) Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 76 Z. 2: „Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfg." (In Oesterreich 20 Kr. ö. W.; — überschießende Beträge werden hier auf 5 Kr. ö. W., in Deutschland auf 10 Pfg. abgerundet — V.O. § 84 A. 4 und 5.)

6) Vgl. auch Schwab S. 286 f.

7) Art. 39, 40 (H.G.B. Art. 397, 427; V.O. §§ 86, 87).

rechtzeitige, d. h. eine innerhalb der (gemäß Art. 14 und Ausf.-Best. § 6) festgesetzten Lieferfrist zu bewerkstelligende Ablieferung.

Jede Ueberschreitung der Lieferfrist macht die Bahn schadensersatzpflichtig.

I. Bei Aufstellung der diese Ersatzpflicht der Bahn regelnden Grundsätze war man vor die Entscheidung der Frage gestellt, ob man die Rechtsfolgen der Ueberschreitung der Lieferfrist und die des Verlustes und der Beschädigung eines Gutes nach gleichem Maßstabe, dem strengen Ersatzprinzip des receptum beurteilen, oder ob man ersteren eine mildere Beurteilung angedeihen lassen solle.

Dem ersteren System, Gleichstellung der Ersatzpflicht wegen Versäumung der Lieferfrist mit der wegen Verlust oder Beschädigung [1]), huldigt vor allem der Code de com. (a. 104) [2]). Die Bahn kann sich hier nur durch den Beweis der höheren Gewalt befreien. Auf nahezu demselben Standpunkte steht das belgische [3]), italienische [4]) und schweizer. [5]) Recht.

Holland, dessen H.G.B. (Art. 92) grundsätzlich diese Gleichstellung anerkannte, hat diese zu Gunsten der Bahnen modifiziert [6]).

Hauptvertreter des zweiten Systems ist das deutsch-österreichische Recht, dem sich das russische angeschlossen hat. Nach Art. 397 H.G.B. [7]) wird die Bahn schon haftfrei infolge des Nachweises der Unabwendbar-

---

1) Vgl. über diese S. 212 ff.

2) Eine Entschädigung gewähren aber die französischen Gerichte (vgl. Cotelle p. 113) nur, wenn die Verzögerung der Ablieferung einen (nachweisbaren) Schaden verursacht hat, doch geht man allerdings so weit, „un dommage moral consistant dans des ennuis ou des préoccupations“ für hinreichend zu erklären (vgl. Lyon-Caen et Renault III n. 608). Nur ganz vereinzelt kommen in Frankreich Spezialtarife vor, welche bei Verspätungen eine Quote der Fracht vergüten, so die sog. „tarifs à retenue fixe“ $^1/_{10}$ der Fracht und die „tarifs à retenue graduée“ je $^1/_{10}$ für je 1 Tag Verspätung, und wenn diese 5 Tage übersteigt, bemißt sich die Schadenshöhe nach dem Code civil (Sarrut n. 672 s.).

3) Nur wenn keine Abschätzung des Schadens stattgefunden hat, können die Tarife die Entschädigung auf den ganzen Frachtbetrag oder einen Teil desselben bei Lieferfristüberschreitung beschränken (Belg. Eis.Ges. Art. 42).

4) In Italien ist die Bahn ihrer Verantwortlichkeit enthoben durch den Nachweis, daß die Verspätung durch höhere Gewalt oder Zufall, oder durch eine Handlung des Absenders oder Empfängers entstanden ist. Ohne Nachweis eines besonderen Schadens wird hier wie in Belgien der ganze oder teilweise Frachtbetrag vergütet (Codice di com. a. 403; Tariffe a. 139).

5) Außer durch den Nachweis höherer Gewalt wird die Bahn auch durch den eines Verschuldens oder einer Anweisung des Absenders befreit (schweiz. Tr.G. 1875 Art. 23; Tr.G. 1893 Art. 39 gleichlautend mit I.U.).

6) Nach niederländ. B.R. Art. 68 können sich die Bahnen von ihrer Haftpflicht befreien durch den Nachweis, daß die Verspätung durch besondere von ihr und ihren Bediensteten nicht verschuldete Umstände verursacht worden sei. Vgl. Asser S. 332.

7) Vgl. noch B.R. alt §§ 69 A. 1, 70; H.G.B. Art. 427 A. 1; ungar. H.G.B. Art. 401; russ. E.G. Art. 110.

keit der Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers.

Der schweizer. Entwurf hatte als normalen Schadenersatz bei verspäteter Ablieferung die Vergütung der Hälfte bezw. der ganzen Fracht (sofern die Lieferung erst nach Verlauf der doppelten Lieferfrist bewirkt wird) festgesetzt, verpflichtet die Bahn aber auch bei Nachweis eines größeren Schadens zu dessen Ersatz in demselben Umfange, wie bei Verlust des Gutes (Art. 26, 27)[1]).

Der deutsche Entwurf hielt es mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten des Bahnbetriebes für billig, den Grundsatz der strengen Haftpflicht bezüglich der verspäteten Ablieferung einzuschränken und die Bahn nach dem Vorbilde von H.G.B. Art. 397 von der Verantwortung zu befreien für den Fall, daß sie beweist, „daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können". Ferner war hier nach dem Vorbilde des B.R. alt § 70 die im schweizer. Entwurfe fehlende Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung aufgenommen. Es schien bei der Bedeutung, welche prompte Einhaltung der Lieferungstermine, bei den oft plötzlich eintretenden Preisschwankungen auf dem Markte, für den Handel hatte, wünschenswert, schon äußerlich durch Bezeichnung des individuellen Interesses an rechtzeitiger Lieferung die Bahnen an die Einhaltung der Lieferfrist zu mahnen[2]).

Die Annahme des deutschrechtlichen Begriffs der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers stieß auf heftigen Widerstand. Die französische und schweizerische Vertretung bekämpfte ihn namentlich als zu wenig klar und bestimmt[3]) und wollte ihn ersetzen durch die Einrede der höheren Gewalt. Die 1878 in der Minderheit verbliebene Opposition errang 1881 insofern einen Erfolg[4]), als sie wenigstens eine Aenderung des bekämpften Ausdrucks erzielte, eine Aenderung, die man nicht als eine glückliche und weniger anfechtbare als die ersetzte wird bezeichnen können.

II. Art. 39 erhielt nun folgende Fassung:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte."

Zwei Voraussetzungen sind daher zur Begründung der Entschädigungspflicht der Bahn im Sinne des Art. 39 erforderlich:

1) Versäumung der Lieferfrist.

---

1) Prot. I S. XXVI f.

2) Eger, Einf., S. 115 f.

3) Prot. I S. 43.

4) Prot. II S. 54.

Diese liegt vor, wenn die gemäß Art. 14 und Ausf.-Best. § 6 oder durch Tarife festgesetzte Lieferfrist abgelaufen ist, ohne daß die Bahn den Frachtvertrag erfüllt und ihrer Ablieferungsfrist Genüge geleistet hat. Für die Berechnung der Lieferfrist für den einzelnen Transport sind die S. 116 ff. dargelegten Grundsätze maßgebend.

Es darf hier daran erinnert werden, daß eine Ueberschreitung der Lieferfrist nur dann anzunehmen ist, wenn die Gesamtlieferfrist überschritten ist [1]). Wenn also nur die Expeditions- oder nur die Transportfrist überschritten, dagegen die Gesamtlieferfrist eingehalten ist, wird die Bahn nicht ersatzpflichtig. Ebensowenig ist daher ein Ersatzanspruch gegen die Bahn begründet, wenn die Lieferfrist auf der einen am Transport beteiligten Bahn überschritten, aber doch die Gesamtlieferfrist durch Beschleunigung des Transports auf einer anderen Transportbahn eingehalten wird.

Den Beweis der Versäumung der Lieferfrist hat derjenige zu erbringen, der wegen derselben Ersatzansprüche geltend macht (Absender oder Empfänger). In der Regel wird aber der Frachtbrief, der mit dem Datumstempel der Versandt- und Ablieferungsexpedition versehen ist und das Erforderliche über die ordnungsmäßige Zuschlagsfrist durch Abstempelung bekundet [2]), jede weitere Beweiserhebung überflüssig machen [3]).

2) Eine zweite Voraussetzung bildet das Vorhandensein eines Schadens.

Die Versäumung der Lieferfrist allein begründet keine Ersatzverbindlichkeit für die Bahn. Diese ist nur begründet, wenn die Lieferfristüberschreitung [4]) einen Schaden verursacht. Dieser muß also in einem ursächlichen Zusammenhange mit jener stehen.

Da Art. 39 ohne jede Einschränkung den Grundsatz aufstellt: „die Eisenbahn haftet für den Schaden“, so erstreckt sich ihre Haftpflicht auf jegliche Art von Schaden, sowohl den mittelbaren [5]) wie den unmittelbaren, sofern er eben nachweisbar eine Folge der verspäteten Ablieferung ist. Es muß der wirkliche Schaden ebenso wie der entgangene Gewinn vergütet werden, z. B. mangelnde Verkaufsgelegenheit, da die

1) Vgl. S. 117, 122.

2) Vgl. S. 120.

3) Deshalb, weil der Frachtbrief in der Regel die nötigen Daten liefert, findet auch ein amtliches Feststellungsverfahren (Art. 25) in Verspätungsfällen nicht statt. Vgl. S. 174 Anm. 2.

4) Diese Lieferfristüberschreitung muß nicht die einzige Ursache des Schadens gewesen sein. Hat sie neben einer oder mehreren anderen Ursachen den Schaden hervorgerufen, so ist die Ersatzpflicht der Bahn begründet (vgl. Gerstner S. 380).

5) Diese Schadensfeststellung ist oft eine sehr schwierige besonders bezüglich des indirekten Schadens. Man wird nicht so weit gehen dürfen, da, wo nur Hoffnungen auf Verkauf und Gewinn, nicht aber gut begründete (nachweisbare) Aussicht auf solchen vorhanden war, einen indirekten Schaden als vorhanden anzunehmen. Vgl. Cotelle p. 163.

Ware für eine Festlichkeit [1]) (Reise), die nun vorüber ist, bestimmt war; Wechsel der Mode, Konventionalstrafe u. s. w.

III. Die Bahn wird aber von jeder Haftpflicht befreit durch den Nachweis, „daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte" — „que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait (art. 39)".

Diese Fassung [2]) wurde erst auf der 2. Konferenz vereinbart. Die Berichterstatter der diese Aenderung vorschlagenden Kommission haben diese nur als eine redaktionelle bezeichnet, „ohne daß es die Absicht (der Mehrheit) gewesen wäre, an dem Sinne des Artikels etwas zu ändern" [3]). Diese Absicht der Nichtänderung hat aber nicht den entsprechenden Ausdruck im Texte des I.U. gefunden und kann deshalb für dessen Auslegung nicht ausschlaggebend sein [4]).

Die beiden Ausdrücke, der deutschrechtliche und der internationalrechtliche, decken sich nicht. Die Nichtabwendbarkeit der Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers enthält eine Betonung des subjektiven Moments. Die Beurteilung der Zulässigkeit einer die Haftung ausschließenden Einrede hängt ab ausschließlich von der subjektiven Thätigkeit der Bahnorgane; von einem Ereignisse ist hier gar nicht die Rede.

Die Bahn haftet stets, wenn sie nicht zu beweisen vermag, daß sie die erforderliche Sorgfalt angewendet habe, daß ihre Organe nicht jenen Grad von Fähigkeit, Vorsicht und Gewissenhaftigkeit geleistet [5]), welcher nach den Erfahrungen des Verkehrs zur pünktlichen Ausführung des Frachtvertrags gefordert werden muß.

Art. 39 dagegen betont mehr das objektive Moment, indem Haftungsbefreiung der Bahn nur eintreten soll infolge des Nachweises, daß die Verspätung sich darstelle als die Wirkung eines bestimmten Ereignisses, bei dem das subjektive Moment wenigstens negativ in Betracht kommt. Nur dann wirkt nämlich die Berufung auf ein Ereignis als Ursache der Verspätung haftbefreiend für die Bahn, wenn sie nachweisbar dies Ereignis weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Daß die Bahn das Ereignis nicht herbeigeführt haben darf, wenn sie es als einen Haftbefreiungsgrund geltend machen will, entspricht allgemeinen Rechtsgrundsätzen und hätte nicht besonders hervorgehoben werden müssen.

---

1) Vgl. die Entscheidungen betreffs eines Hochzeitsgewands bei Cotelle p. 162.

2) Vgl. über die des deutschen Entwurfs (S. 234) „— daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können".

3) Prot. II S. 122.

4) Vgl. auch Schwab S. 294.

5) Prot. I S. 44; II S. 54.

Was aber den Begriff Unabwendbarkeit des Ereignisses anlangt, so wird man denselben eher als eine Umschreibung des Begriffs „höhere Gewalt“[1]) denn als identisch mit dem Begriffe „Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers“ auffassen müssen. Ist doch die Unabwendbarkeit des Ereignisses ein wesentliches Element des Begriffs der höheren Gewalt, wobei, wie an anderer Stelle[2]) dargethan wurde, nicht absolute, sondern nur relative Unabwendbarkeit gefordert wird. Von einer solchen kann man aber nur dann sprechen, wenn das Ereignis auch durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwendbar war[3]). So findet auch dieser Begriff entscheidende Berücksichtigung, aber nur als Maßstab zur Feststellung des Vorhandenseins einer höheren Gewalt. Es bleibt nur unerfindlich, warum man, statt diesen im I.U. mehrfach wiederkehrenden Begriff auch im Art. 39 auszudrücken, eine nicht vollständig klare Umschreibung desselben vorgezogen hat, oder falls man einen anderen Grad der Haftung einführen wollte, diesen nicht scharf bestimmt hat.

Nach der endgültigen Fassung des Art. 39 ist die Haftung für Verspätung keine andere als die für Verlust etc. (Art. 30), denn der „durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben“ hervorgerufene Schaden ist auch nach dem Wortlaut des Art. 39 von der Bahn in Verspätungsfällen nicht zu vertreten[4]).

Die Haftungsverbindlichkeit der Bahn ist also dann ausgeschlossen, wenn die Verspätung der Ablieferung nachweisbar eine von ihr nicht verschuldete ist.

Der Befreiungsbeweis hat sich auf folgende Momente zu erstrecken:

1) auf das Ereignis, welches die Verspätung verursachte;

2) darauf, daß dieses deren (alleinige oder mitwirkende) Ursache ist;

3) darauf, daß sie dieses Ereignis weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

---

1) Vgl. Schwab S. 249; Asser S. 334 f.; Gerstner S. 381. A. M. Eger, I.U. S. 666 f., der meint, daß die Haftpflicht des Art. 39 die Mitte halte zwischen der des Art. 30 (höhere Gewalt) und der deutschrechtlichen (H.G.B. Art. 397), indem er davon ausgeht, daß nach Art. 30 die Bahn für ihre Leute und Betriebsmittel (sog. innerer Zufall) unbedingt, für Naturereignisse und Handlungen Dritter (äußerer Zufall) nur bedingt hafte, daß aber nach Art. 39 die Haftung stets eine bedingte sei. Wenn Eger S. 667 sagt, das Gesetz mache hier keinen Unterschied zwischen inneren und äußeren Zufällen, sondern es solle jedes die Verspätung bedingende Ereignis, sofern die Bahn beweist, daß sie es mit vernünftigen Mitteln nicht abwenden konnte, zur Liberierung von der Haftpflicht genügen, so ist dem entgegenzuhalten, daß auch Art. 30 diese Unterscheidung nicht kennt (vgl. S. 198) und daß das zuletzt betonte Moment eben das für das Wesen der „höheren Gewalt“ charakteristische ist.

2) Vgl. S. 197 f.

3) Vgl. S. 198.

4) Vgl. Gerstner S. 383.

B. Umfang des Schadenersatzes bei verspäteter Ablieferung.

I. Während das französische Recht auch den Umfang der Schadenersatzpflicht wegen Verspätung nicht abweichend von der wegen Verlustes [1]) regelt, hat das deutsche Recht (H.G.B. Art. 397) auf Grund von H.G.B. Art. 427 im alten B.R. § 70 die Schadenshöhe auf den im Frachtbriefe deklarierten Betrag und mangels einer solchen Deklaration auf einen im voraus bestimmten Normalsatz (Betrag der Fracht oder eines Teiles derselben) begrenzt.

Der schweizer. Entwurf (Art. 26 und 27) [2]) hatte nun im Einklange mit dem schweizer. Tr.G. 1875 Art. 23 der Bahn die Verpflichtung zur Vergütung der Hälfte der Fracht und bei Ablieferung nach Ablauf der doppelten Lieferfrist die der ganzen Fracht auferlegt. Nur bei Nachweis eines größeren Schadens war dieser bis zur Höhe des bei Verlust des Gutes zu leistenden Ersatzes zu vergüten [3]).

Der deutsche Entwurf schlug dagegen in Anlehnung an B.R. alt § 70 ein System vor, das die Bahnen vor allzu hohen Ersatzforderungen schützte und dabei doch dem Publikum die Möglichkeit gewährte, Ersatz des vollen Schadens zu erlangen [4]). Dieses System wurde dann auch mit einigen Abänderungen auf der 1. Konferenz angenommen.

Auf der 2. Konferenz schlug Gola-Italien vor, daß das Maß der Vergütung in ein direktes Verhältnis zur Dauer der Lieferfristüberschreitung gebracht werde [5]). Dieses Prinzip wurde für rationell erklärt und demzufolge eine Skala mit kleineren Einheiten angenommen [6]).

Art. 40 unterscheidet somit:

1) den normalen Ersatz (beim Fehlen einer Interessedeklaration), bestehend aus einem im voraus bestimmten Normalsatz, der einen Teil der Fracht oder in maximo die ganze Fracht umfaßt;

2) den außergewöhnlichen Ersatz bei Deklaration des Interesses, in einem (gegen Ziff. 1) erhöhten Teil der Fracht, eventuell in der deklarierten Summe, welche die Maximalgrenze des Ersatzes bildet, bestehend.

---

1) Vgl. S. 212 f.

2) Prot. I S. XXVI f.

3) Eger, Einf., S. 115 f. rügte namentlich die Nichtzulassung einer Deklaration des Interesses.

4) Art. 27 des deutschen Entwurfs schlug vor zu vergüten: 1) bei Deklaration eines Interesses an der Lieferung ohne Schadensnachweis bei einer Verspätung bis zu 5 Tagen $^1/_4$, bei längerer Verspätung die Hälfte der Fracht, im Falle des Nachweises eines Schadens dessen Betrag bis zur Höhe der Fracht; 2) bei Deklarierung ohne Schadensnachweis die halbe bezw. ganze Fracht, beim Nachweise des Schadens dessen Betrag, beides bis zur Höhe der deklarierten Summe (Prot. I S. XXVII, LVII, 59).

5) Es sollte bei Ueberschreitung der Lieferfrist um $^1/_7$ auch $^1/_7$ der Fracht, bei einer solchen von $^1/_4$ auch $^1/_4$ etc. vergütet werden u. s. w. (Prot. II S. 54).

6) Prot. II S. 122 f.

II. Was den normalen Schadenersatz anlangt, so hat Art. 40, um den Handelsstand von dem unter Umständen schwierigen Schadensnachweis zu entbinden, der Bahn die Verpflichtung zur Gewährung einer Vergütung für jede Lieferfristüberschreitung auferlegt; dieselbe steht in einem bestimmten Verhältnis zur Dauer derselben und besteht dementsprechend in einer größeren oder geringeren Quote des Frachtbetrags, ohne daß der Nachweis eines bestimmten Schadens erforderlich wäre.

Es kann beansprucht werden bei einer Verspätung bis einschließlich $^{1}/_{10}$ der Lieferfrist $^{1}/_{10}$ der Fracht, bei einer Verspätung bis einschließlich $^{2}/_{10}$, $^{3}/_{10}$, $^{4}/_{10}$ der Lieferfrist je $^{2}/_{10}$, $^{3}/_{10}$, $^{4}/_{10}$ der Fracht, bei einer Verspätung von längerer Dauer (als $^{4}/_{10}$ der Lieferfrist) die Hälfte der Fracht.

Art. 40, der sich an B.R. alt § 70 anlehnt, weist hiernach folgende Abweichungen vom Vorbilde auf. Vor allem hat man den Unterschied zwischen Eil- und Frachtgut fallen lassen[1]). Ferner muß nach Art. 40 für jede, auch die geringste Lieferfristüberschreitung auch ohne Schadensnachweis Vergütung geleistet werden, während nach B.R. alt § 70 bei geringfügigen Verspätungen (bis 1 Tag bei Frachtgut, bis 12 Stunden bei Eilgut) Vergütung nicht beansprucht werden kann. Endlich hat man, da bei weiten Transporten ein Frachtnachlaß von $^{1}/_{4}$ bei kleineren Verspätungen schon eine bedeutende Ersatzsumme dargestellt[2]) hätte, wie erwähnt, eine Skala mit kleineren Einheiten als ein Viertel, nämlich mit ein Zehntel aufgestellt[3]).

---

1) Dieser Unterschied ist nun auch in V.O. § 87 beseitigt.

2) B.R. alt § 70 gewährte bei Frachtgut für Verspätungen bis zu 3 Tagen $^{1}/_{4}$, bis zu 8 Tagen $^{1}/_{3}$ und über 8 Tage die Hälfte der Fracht; bei Eilgut für Verspätungen bis zu 24 Stunden $^{1}/_{4}$, bis zu 3 Tagen $^{1}/_{3}$ und über 3 Tage die Hälfte der Fracht.

3) V.O. § 87 hat ein Zehntel als Einheit angenommen, aber das Verhältnis nicht nach der Quote, sondern nach Tagen der Verspätungsdauer bemessen. Ohne Nachweis eines Schadens wird, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt, bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag $^{1}/_{10}$ der Fracht, für 2, 3, 4 Tage je $^{2}/_{10}$, $^{3}/_{10}$, $^{4}/_{10}$ der Fracht, über 4 Tage $^{5}/_{10}$ derselben vergütet. Bei Deklaration des Interesses findet Verdoppelung (für 1 Tag $^{2}/_{10}$, für 2 Tage $^{4}/_{10}$ u. s. w.) statt. Im Uebrigen (V.O. § 87 A. 2 und 4) mit Art. 40 übereinstimmend.

Nach schweizer. Tr.G. 1893 Art. 40 wird ohne Schadensnachweis vergütet:

$^{1}/_{4}$ der Fracht bei einer Verspätung	bis einschließlich $^{1}/_{4}$ der Lieferfrist
$^{1}/_{2}$ „ „ „ „ „	von $^{1}/_{4}$ „ „ $^{1}/_{2}$ „ „
ganze „ „ jeder „	über die Hälfte der Lieferfrist.

Bei Nachweis des Schadens kann dieser beansprucht werden, aber nie mehr als der Wert des Gutes. Bei Deklaration (ohne Schadensnachweis) die Hälfte der Fracht bei jeder Verspätung bis einschließlich $^{1}/_{4}$, die ganze Fracht bei Verspätung über $^{1}/_{4}$ der Lieferfrist (Art. 40 A. 4 stimmt überein mit I.U. Art. 40 A. 4).

Nach Tariffe a. 139 wird auch eine im Verhältnis zur Dauer der Verspätung abgestufte Quote der Fracht, die ganze bei Verspätung über die Hälfte, ein größerer Schaden, nur wenn nachgewiesen, seinem ganzen Umfange nach vergütet.

Das russ. E.G. Art. 110 läßt ersetzen 5 Proz. der Fracht für je 24 Stunden Verspätung, als Maximum aber nur die ganze Fracht.

III. Dem Beschädigten ist aber auch die Möglichkeit erschlossen, sich einen höheren Schadenersatz zu verschaffen, sofern er den Nachweis dieses Schadens zu erbringen vermag. Gelingt dieser Nachweis, so kann er den Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht von der Bahn beanspruchen. Uebersteigt der durch die Lieferfristüberschreitung verursachte Schaden den Frachtbetrag, so ist die Bahn zur Vergütung des diesen Betrag übersteigenden Schadens nicht verpflichtet, falls keine Deklaration des Interesses stattgefunden hat (Art. 40 A. 2).

IV. Eine Erhöhung des Schadenersatzes wegen Ueberschreitung der Lieferfrist kann sich (bezw. dem Empfänger) jeder Absender sichern durch Deklaration des Interesses[1]), welche durch Angabe im Frachtbriefe[2]) (Art. 6 f) zu erfolgen hat.

Diese bewirkt eine Verdoppelung der Vergütung gegenüber den oben (S. 239) angeführten Normalsätzen. Es wird also ohne Nachweis des Schadens vergütet bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht, bei einer solchen bis $^2/_{10}$, $^3/_{10}$, $^4/_{10}$ je $^4/_{10}$, $^6/_{10}$, $^8/_{10}$ der Fracht, bei einer Verspätung von längerer Dauer (als $^4/_{10}$ der Lieferfrist) die ganze Fracht, d. i. die Maximalgrenze, wenn ein Schadensnachweis nicht erbracht wird[3]).

V. Eine den ganzen Frachtbetrag übersteigende Ersatzsumme kann nur beansprucht werden, falls der Nachweis eines größeren Schadens erbracht wird (Art. 40 A. 3). Der deklarierte Betrag des Interesses bildet aber auf jeden Fall die Maximalgrenze des Ersatzes, sowohl wenn dieser im Nachlasse der Fracht bezw. eines Teils derselben besteht, als wenn er diesen Betrag beim Nachweise eines größeren Schadens übersteigt.

Die Wirkung der Interessedeklaration in Art. 40 weicht wesentlich ab von deren Regelung im deutschen Frachtrecht.

---

1) Vgl. S. 228 ff.

2) Es ist das die Deklaration des Interesses an der Lieferung des Art. 38, welche, wie erwähnt, gleichzeitig Deklaration des Interesses an der unversehrten und rechtzeitigen Lieferung ist im Gegensatze zum bisherigen deutschen Rechte, welches diese beiden Deklarationen als zwei gesonderte Institute kannte.

3) Diese Steigerung des Ersatzes für unerwiesene Schäden wurde in Hinblick auf die Möglichkeit, daß sie namentlich zu Zeiten des regelmäßig stärkeren Verkehrs zum Gegenstand der Spekulation gemacht werden könnte, (von Schwab S. 298) für bedenklich erklärt. Ich vermag diese Bedenken nicht für begründet zu halten, da die Ordnung des Bahnbetriebes bei der zweckmäßigen Bemessung der Lieferfristen derartige Spekulationen zu Schanden machen wird. Für normale Verhältnisse giebt die Einrede des Art. 39 der Bahn einen hinreichenden Schutz. Bei der Schwierigkeit, den durch Versäumung der Lieferfrist erlittenen Schaden im Einzelnen nachzuweisen, mußte dem Publikum die Möglichkeit gewährt werden, einen solchen eventuellen Schaden im voraus in maximo zu beziffern. Die Bemessung der Höhe der Frachtzuschläge für die Deklaration dürfte in der Regel eine solche sein, daß sie als Risikoprämie vollständige Deckung der erfahrungsgemäß zu leistenden Ersatzbeträge zu gewähren vermag. Vgl. noch S. 243 Anm. 5.

Nach B.R. alt § 70 A. 3 bildete die deklarierte Summe bei Nachweis des Schadens schlechthin den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung; es wurde nur innerhalb dieser Grenze der Betrag des nachgewiesenen Schadens ersetzt. Diese Deklaration entbindet daher nicht von der Pflicht des Beweises des entstandenen Schadens.

Uebereinstimmung herrscht zwischen I.U. Art. 40 und B.R. alt § 70 darüber, daß der Ersatzanspruch keinesfalls die deklarierte Summe übersteigen darf.

Dagegen war dem alten B.R. fremd der Frachtnachlaß als Ersatz auch für den Fall des nicht erfolgten Schadensbeweises.

Es wird Sache des Absenders sein, die deklarierte Summe so zu bemessen, daß die Deklarierung auch wirklich einen Vorteil bietet. Formell giebt es keine Minimalgrenze des zu deklarierenden Betrags. Da aber der Minimal-Normalersatz (ohne Deklarierung des Interesses) $^1/_{10}$ der Fracht beträgt, muß derjenige, der sich einen höheren Schadenersatz sichern will, mindestens $^2/_{10}$ des Frachtbetrags als Interessesumme deklarieren. In diesem Falle kann der Beschädigte dann diese $^2/_{10}$ auch bei der geringsten Ueberschreitung der Lieferfrist ohne Schadensnachweis als Vergütung beanspruchen. Anderseits kann er aber auch bei einer Lieferfristüberschreitung von noch so langer Dauer nicht mehr beanspruchen.

Da nun die Vergütung auf keinen Fall den deklarierten Betrag des Interesses übersteigen darf, kann der Fall eintreten, daß bei Deklaration des Interesses die Entschädigungssumme geringer ist als ohne Deklaration[1]). Es würde in einem solchen Falle die Bahn die Prämie für die Deklaration ohne jede Gegenleistung bezogen haben. Das ist eine durchaus unbillige, aber, wie mir scheint, nicht notwendige Konsequenz des angenommenen Systems[2]). Bei einer Revision des I.U. dürfte auch auf eine diese Unbilligkeit beseitigende Aenderung Bedacht zu nehmen sein.

Im Falle des Nachweises eines Schadens hat der Entschädigungsberechtigte nur dann von einer Deklaration des Interesses einen Vorteil, wenn die deklarierte Summe den Betrag der ganzen Fracht übersteigt, da dieser auch ohne Deklaration vergütet werden muß, wenn der Schaden bewiesenermaßen diese Höhe erreicht hat.

VI. 1) Während nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Ersatzbeanspruchende den Nachweis über Dasein und Umfang des Schadens

---

1) Wenn z. B. die Fracht 80 M. beträgt, das Interesse mit 25 M. deklariert und die Lieferfrist von 10 Tagen um 4 Tage ($^4/_{10}$) überschritten ist, so hat der Beschädigte nur den deklarierten Betrag von 25 M. zu beanspruchen, selbst wenn er einen höheren Schaden nachweist, während, wenn keine Deklaration stattgefunden hätte, der normale Ersatz 32 M. ($^4/_{10}$ der Fracht) betragen würde.

2) So Schwab S. 299.

zu erbringen hat, wird es ihm im Art. 40, wie wir gesehen haben, freigestellt, diesen Nachweis zu führen oder nicht. In letzterem Falle ist nur die Ersatzleistung der Bahn eine geringere (Maximum: halbe, und bei Deklaration des Interesses: ganze Fracht).

Es wird hier eine Rechtsvermutung aufgestellt, daß durch jede Verspätung auch ein Schaden, der doch die Voraussetzung der Ersatzpflicht der Bahn bildet (Art. 39) entstanden sei, eine Rechtsvermutung, die den Ersatzberechtigten von der ihm eigentlich obliegenden Beweispflicht befreit.

Diese Rechtsvermutung ist aber keine praesumtio iuris et de iure, und es steht der Bahn der Gegenbeweis offen, daß durch die Verspätung ein Schaden nicht verursacht wurde [1]). Dieser Gegenbeweis dürfte übrigens nur selten mit Erfolg geführt werden können.

2) Nur in dem Falle, wenn der Ersatzberechtigte sich mit der Vergütung der in Art. 39 A. 1 festgesetzten Normalsätze ($^1/_{10}$—$^5/_{10}$ der Fracht) nicht begnügen will, hat er den Nachweis über Vorhandensein und Höhe des Schadens zu erbringen und kann dann eine höhere Entschädigung, d. h. Vergütung des vollen Schadens beanspruchen, aber nur „bis zur Höhe der ganzen Fracht". Diese bildet die Maximalgrenze der Entschädigung, so daß, auch wenn ein diese übersteigender Schadensbetrag, als durch die Verspätung herbeigeführt, nachgewiesen wird, doch seitens der Bahn kein höherer Schadensbetrag (als die ganze Summe) beansprucht werden kann.

Bewegt sich der nachgewiesene Schaden innerhalb dieser Maximalgrenze, so ist er in seinem vollen Umfange zu vergüten.

3) Anders, wenn eine Deklaration des Interesses stattgefunden hat. In diesem Falle ist, wenn der Nachweis des Schadens erbracht ist, der ganze Betrag desselben zu vergüten [2]), aber auch hier bildet die deklarierte Summe den Höchstbetrag der Entschädigung, so daß auch, falls

---

1) So richtig Gerstner S. 380, dem aber darin nicht beizupflichten ist, daß der Gegenbeweis sich auch dahin richten dürfe, „daß der wirklich entstandene Schaden geringer sei als der ohne Schadensnachweis zu ersetzende Teil der Fracht". Das ist aus Art. 39 und 40 nicht zu folgern, die Entschädigungsleistung ist durch Art. 40 (proportionaliter) festgelegt. Sie tritt von selbst als Rechtswirkung der Voraussetzungen der Haftpflicht ein Die Absicht des Gesetzgebers geht dahin, den lästigen und oft schwierigen Beweis der Schadenshöhe zu umgehen. Darum soll auch nicht der wirkliche Schaden, sondern ein im voraus festgesetzter Normalsatz (eine Quote der Fracht) vergütet werden. Dagegen hat Art. 39 ausdrücklich das Vorhandensein eines Schadens als Voraussetzung der Haftpflicht wegen Verspätung aufgestellt (vgl. S. 235). Ist ein solcher Schaden, dessen Vorhandensein der Ersatzbeanspruchende nicht zu beweisen hat, nicht eingetreten, was nur durch Gegenbeweis der Bahn nachgewiesen werden kann, so fällt auch die Verpflichtung der Bahn zur Entschädigung hinweg. — A. M. Eger, I.U. S. 676, der eine Rechtsfiktion betreffs Existenz und Höhe des Schadens, gegen welche ein Gegenbeweis ausgeschlossen sei, als vorhanden annimmt.

2) Ohne Schadensnachweis werden auch in diesem Falle nur die infolge der Deklaration erhöhten Normalsätze von $^2/_{10}$ bis zur ganzen Fracht vergütet (Art. 40 A. 3).

der nachgewiesene Schaden diesen übersteigt, mit Ausnahme des Falles der Arglist und groben Fahrlässigkeit, nicht mehr als die deklarierte Summe als Ersatzleistung von der Bahn beansprucht werden kann [1]).

VII. Wenn Beschädigung oder Minderung des Gutes mit Ueberschreitung der Lieferfrist zusammentrifft, so ist, falls eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat, also die Voraussetzungen der Art. 38 und 40 vorliegen, zu vergüten:

a) der weitere (über Art. 34 bezw. 37 hinausgehende) Schaden bis zur Höhe des deklarierten Betrags (Art. 38), und außerdem noch

b) die Normalsätze bezw. der nachgewiesene Schaden (vgl. S. 241 f., VI) auch bis zur Höhe des deklarierten Betrags (Art. 40).

Die deklarierte Summe kann so zweimal als Maximalbetrag der Ersatzleistungen in Betracht kommen [2]).

VIII. Im Gegensatz zu Art. 38, wo infolge der Deklaration des Interesses bei Verlust und Beschädigung nur ein „weiterer“ Schadenersatz, ein Plus über den normalen, außerdem zu beanspruchenden hinaus vergütet wird [3]), stellt sich der infolge der Deklaration in Art. 40 bei Verspätung festgestellte Ersatz dar nicht als ein Mehrersatz, sondern als ein Gesamtersatz, der auch den normalen Schadenersatz in sich schließt [4]).

Zu lebhaften Beschwerden des Handelsstandes giebt die Höhe des Frachtzuschlags (Minimum: 50 Centimes) Anlaß. In der That dürfte bei einer Revision des I.U. hier eine Aenderung angezeigt sein. Man wird dann wohl auch zu einer Trennung der Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung von der Deklaration des Interesses an der unversehrten Lieferung schreiten [5]).

---

1) Das sog. Abandonsystem, laissé pour compte (vgl. S. 223), die Ueberlassung des verspätet eingetroffenen Gutes an die Eisenbahn ist nicht zulässig.

2) Schwab S. 306.

3) Vgl. S. 230.

4) So auch Schwab S. 300 f.; a. M. Eger, I.U. S. 678, aber diese gegenteilige Auffassung ist mit dem Wortlaut des Art. 40 unvereinbar, namentlich wenn man den Wortlaut von Art. 38 („weiterer Schadenersatz“) dem gegenüber in Betracht zieht.

5) Gerade der Umstand, daß nur Ein Interesse (an der Lieferung schlechtweg, nicht an der „rechtzeitigen“ Lieferung) versichert werden kann, wird als den Interessen des Kleinhandels widerstreitend gerügt. Damit laufe aber, so wird in dem Hauptfachblatte für die Interessen des gesamten Detailhandels, die Kolonialwaren-Zeitung 1893 No. 9, ausgeführt, eine bedeutende Erhöhung der Versicherungsprämie Hand in Hand. „Während z. B. die Prämie für Versicherung der rechtzeitigen Lieferung früher bei 100 M. Versicherungssumme auf 150 km Entfernung 10 Pf., auf 375 km 15 Pf. und auf 750 km 20 Pf. betrug, sind jetzt für denselben Betrag bis zu 200 km Entfernung 50 Pf., bis zu 400 km 1 M. und auf 750 km 2 M. zu bezahlen. Während früher der Mindestbetrag einer Prämie 10 Pf. betrug, ist er jetzt auf 40 Pf. erhöht, und damit der Empfänger einer Sendung Waren gezwungen, anstatt der bisherigen geringfügigen Summe von 10 Pf. (bei kleinen Entfernungen und Verzicht auf Wertversicherung) den vierfachen Betrag zu

§ 30.

Schadenersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit[1]).

Ein Prinzip, welches in den Rechten fast aller Vertragsstaaten anerkannt war[2]), hat auch das I.U. im Art. 41 ausgesprochen, wie folgt:

„Die Vergütung des vollen Schadens (le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts) kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist."

I. Die Voraussetzungen dieser Verpflichtung der Bahn zum Ersatze des vollen Schadens sind folgende:

1) Es muß ein von der Bahn vertretbarer Schaden entstanden sein. Wenn auch zunächst hier nur an Schäden aus Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung gedacht ist, so ist doch nach dem Wortlaute[3]) („in allen Fällen") hier jeder Schaden gemeint, der durch Ausführung bezw. Nichtausführung eines internat. Eisenbahnfrachtvertrags hervorgerufen worden ist, z. B. Befolgung einer Verfügung ohne Vorweisung des Duplikatfrachtbriefs[4]).

---

bezahlen." In dieser Beschwerde werden allerdings ungleichartige Größen mit einander verglichen, denn unter der Herrschaft des alten B.R. wurde ohne Deklaration nur der Normalsatz vergütet, während nach I.U. und V.O. auch ohne Deklaration der gemeine Wert bezw. Handelswert ersetzt wird. Es ist dies als ein anerkennenswertes Entgegenkommen der Bahnen gegen das Publikum (jedenfalls für das Gebiet des „Vereins") zu begrüßen. Immerhin halte ich die Beschwerde für begründet, denn die Verschmelzung der Wert- und Interessendeklaration des alten B.R. in dem neuen Institut der „Deklaration des Interesses an der Lieferung" des I.U. zieht für die Absender die Unmöglichkeit nach sich, einzig ihr Interesse an rechtzeitiger Lieferung zu versichern in solchen Fällen, in welchen ihr Interesse an unversehrter Lieferung des Gutes keiner besonderen Versicherung bedarf, weil ein etwaiger Schaden durch Ersatz des gemeinen (Handels-)Werts hinreichende Vergütung finden würde; der Minimalbetrag des Frachtzuschlags ist eben ein viel zu hoher. Vgl. auch Strauß S. 98 f. — Diese Beschwerden sind aber ebenso wie für den Kleinhandel auch für den Großhandel und die Industrie von nicht zu unterschätzender Bedeutung, da der Unterschied des jetzigen Zuschlags gegenüber dem früheren im Laufe eines Geschäftsjahres zu ganz erklecklichen Beträgen sich summiert. Aus einer vergleichenden Gegenüberstellung der alten und neuen Zuschläge (vgl. Transport-Vers.Ges. S. 13) ergiebt sich, daß dieser Zuschlag für gewisse Entfernungen jetzt das Acht- und sogar Zehnfache des früheren beträgt. So werden wohl die Transportversicherungsgesellschaften gerne die Empfehlung, das Risiko der rechtzeitigen Lieferung gegen Berechnung einer mäßigen Prämie zu übernehmen (vgl. Transport-Vers.Ges. S. 14), befolgen.

1) Art. 41 (H.G.B. Art. 396, 427; V.O. § 88).

2) Vgl. Monzilli p. 150 s.

3) In der 3. Konferenz wurde die Fassung „in allen Fällen" (Art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) durch Streichung dieser eingeklammerten Citierung ohne Begründung abgeändert (Prot. III S. 55). Die Stellung des Art. 41 genügt aber nicht zur Begründung der gegenteiligen Auffassung.

4) Vgl. Schwab S. 312; Eger, I.U. S. 683.

2) Eine zweite Voraussetzung ist die, daß der Schaden durch Arglist oder grobes Verschulden der Bahn bezw. ihrer Angestellten verursacht worden ist.

Man hat mit Recht so den unbestimmten und unklaren Rechtsbegriff „böswillige Handlungsweise“ [1]) (des Art. 396 H.G.B.) ersetzt durch die Ausdrücke „Arglist“ (dolus, dol, dolo) und „grobe Fahrlässigkeit“ (culpa lata, faute grave, colpa grave). Arglist und grobe Fahrlässigkeit sind also, wie dies schon nach römischem Rechte der Fall war, in ihren Rechtswirkungen vollständig gleich. Eine Definition dieser Begriffe war nicht erforderlich, da sie in allen Rechtsgebieten als römisch-rechtliche bekannt und feststehend sind.

Man versteht unter „Arglist“ jede absichtlich auf Herbeiführung des Schadens [2]) gerichtete Handlung oder Unterlassung („wissentlicher Schaden“) [3]), während als grobe Fahrlässigkeit der höchste Grad von Nachlässigkeit (nimia negligentia), Nichtbeachtung dessen, was Jeder [4]), auch der gewöhnliche Mensch zu beachten (der Folgen, die er zu kennen) pflegt [5]), angesehen wird.

Der Bahn fällt „grobe Fahrlässigkeit“ zur Last, wenn sie die ihr auf Grund des Frachtvertrags erwachsenen Pflichten durch leichtfertige Außerachtlassung der gehörigen, in der Regel im Bahnbetrieb zur Anwendung kommenden Vorsicht und Aufmerksamkeit verletzt. Unwesentliche Versehen, unbedeutende Unachtsamkeiten sind nur als leichte Fahrlässigkeit zu behandeln.

Es ist Aufgabe des Richters, je nach den konkreten Umständen des Einzelfalles festzustellen, ob grobe oder leichte Fahrlässigkeit vorliegt.

3) Dritte Voraussetzung ist ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der arglistigen oder grobfahrlässigen Handlung bezw. Unterlassung und dem Schaden.

---

1) Die deutsche Rechtsprechung (vgl. Eger I S. 350 f.) verstand unter „böslicher Handlungsweise“ dolus und nicht alle Fälle von culpa lata, sondern nur luxuria, den frevelhaften Mutwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, aber im Bewußtsein der damit verbundenen Gefahren handelt bezw. nicht handelt.

2) Auf der 2. Konferenz betonte George-Frankreich, daß dies nicht der Fall sein sollte. Nach französischem Rechte verpflichte grobe Fahrlässigkeit nur zur Zahlung des direkten Schadens, während Arglist auch zur Vergütung des indirekten Interesses verpflichte. Herich-Ungarn spricht sich dafür aus, daß dem dolus bloß die luxuria, d. h. die der Gefahr bewußte culpa lata gleichgestellt werde, „daß dagegen bei geringerem Grade von Verschulden nur der regelmäßige Schadenersatz zu leisten sei, um zu Gunsten der Eisenbahn gegenüber dem Unwillen des Publikums die Kontroverse über den Begriff culpa lata zu beseitigen“. Es wurde aber trotz dieser Einwendungen die Gleichstellung von dolus und culpa lata beschlossen (Prot. II S. 54 f., 123).

3) Jede Veranstaltung zum Schaden eines Anderen (l. 1 § 2 D. de dolo malo 4, 3).

4) Vgl. l. 213 § 2 D. de verb. sign. 50, 16; Dernburg, Pandekten, I § 86.

5) Fälle „der Gewissenlosigkeit, gänzlichen Kopflosigkeit, maßlosen Sorglosigkeit“ (R.O.H.G. VIII S. 326).

Diese Voraussetzung ist auch dann gegeben, wenn diese Ursache des Schadens nicht die einzige gewesen ist, sondern andere mit ihr zusammentrafen [1]).

4) Den Beweis über das Vorhandensein der Voraussetzungen (und die Höhe des Schadens) hat nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Ersatzfordernde [2]) zu führen. Das Beweisverfahren richtet sich gemäß Art. 55 nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

II. Sobald die unter I angeführten Voraussetzungen gegeben sind, hat die Bahn zu vergüten den vollen Schaden, d. i. sowohl den wirklichen Schaden wie den entgangenen Gewinn [3]). Diese Ersatzpflicht erstreckt sich auch auf den nicht voraussehbaren Schaden, der nach Code civil a. 1150 nur im Falle der Arglist, hier aber auch bei grober Fahrlässigkeit zu vergüten ist [4]).

Es ist also namentlich in all den Verlust- oder Schadensfällen, wo auf Grund der Bestimmungen der Art. 34 und 37 (der gemeine Handelswert oder Wert bezw. Minderwert), Art. 35 (auf Grund des Spezialtarifs ein im voraus bestimmter Maximalbetrag) oder gemäß Art. 38 nur eine den vollen Schadensbetrag nicht erreichende deklarierte Summe zu ersetzen ist, wenn die Schädigung durch dolus oder culpa lata der Bahn herbeigeführt worden ist, der volle Schaden zu vergüten.

§ 31.

Die Verzinsung der Entschädigungssumme [5]).

Außer dem im vorhergehenden Paragraph erörterten Prinzip des Art. 41 ist auch noch die Bestimmung des Art. 42 über die Verzinsung der Entschädigungssumme auf alle Schadensfälle, soweit sie sich aus einem internat. Eisenbahnfrachtvertrag ergeben, anwendbar.

I. Obwohl die Pflicht der Verzinsung der Entschädigungsforderung in den Landesrechten der einzelnen Vertragsstaaten anerkannt war,

---

1) Vgl. noch Eger, I.U. S. 686.

2) Der Anregung der italienischen Bahnen, dies noch besonders im Art. 41 auszusprechen, wurde mit Recht keine Folge gegeben. Vgl. Monzilli p. 152.

3) Vgl. H.G.B. Art. 283; Code civil a. 1149; Codice civile italiano a. 1227 (nach schweizer. Obligat.R. Art. 116 entscheidet richterliches Ermessen über die Höhe des Schadenersatzes).

4) Der durch Code civil a. 1151 ausgesprochene Grundsatz, daß nur der als eine unmittelbare Folge der Nichtausführung des Transports sich darstellende Schaden zu vergüten sei (vgl. S. 213 Anm. 1), auch im Falle der Arglist, hat keine Geltung in Bezug auf die Anwendung des Art. 41, da dieser „die Vergütung des vollen Schadens“ schlechthin ohne jede Einschränkung vorschreibt.

5) Art. 42 (V.O. hat keinen entsprechenden Paragraphen, wohl aber stimmt auch § 80 Ver.B.R. wörtlich überein; vgl. H.G.B. Art. 287).

erschien doch eine einheitliche internationalrechtliche Regelung des Beginns der Zinspflicht und der Höhe des Zinsfußes zweckmäßig [1]).

Nachdem schon der schweizer. Entwurf (Art. 20 A. 2) eine diesbezügliche Bestimmung vorgeschlagen hatte, sprach Art. 42 dem Forderungsberechtigten einen Anspruch auf eine 6-prozentige Verzinsung der Entschädigungssumme zu. Die Verzinsungspflicht ist hier anerkannt für jeden Entschädigungsbetrag, der auf Grund eines internat. Frachtvertrags beansprucht werden kann, und nicht nur für Entschädigung für Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung [2]).

Der Zinsfuß von 6 Proz. ist der schon bisher in Deutschland und Frankreich für gesetzliche und Verzugszinsen bei Handelsgeschäften übliche [3]).

II. Die Zinspflicht beginnt an dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird. Der Beginn der Zinspflicht hat nicht zur Voraussetzung die Erhebung einer gerichtlichen Klage, sondern es genügt eine einfache Reklamation bei der zuständigen Eisenbahnverwaltung.

Man bezweckte mit dieser Festsetzung [4]) des Beginns der Zinsverpflichtung, die Verzögerung der Anbringung der Reklamation (damit der Reklamant möglichst lange sich den Zinsgenuß sichere) zu verhindern.

Die Fragen, wer zur Geltendmachung der Entschädigungsforderung berechtigt und welche Bahn zur Leistung der Entschädigung verpflichtet sei, werden im Zusammenhang unten §§ 37 und 38 (Aktiv- und Passivlegitimation) erörtert werden.

---

1) Vgl. Eger, Einf., S. 109.

2) Auf diese Fälle war die Verzinsungspflicht beschränkt nach der vom deutschen Entwurfe (Art. 27 b) vorgeschlagenen und angenommenen Fassung, die erst auf der 2. Konferenz in die des Art. 42 („Der Forderungsberechtigte kann 6 Proz. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen“) umgeändert wurde. Vgl. Prot. I S. XXVII; II S. 55, 123 (die Aenderung wurde seitens des Berichterstatters der Kommission als eine redaktionelle bezeichnet, während sie eine materielle ist).

3) z. B. H.G.B. Art. 287; französ. Ges. v. 7. IX. 1807 (Lyon-Caen et Renault III n. 30, 34).

4) Sie entstammt einem russischen Antrage. Der 2. Teil desselben, „daß die Bahn von der Zahlung solcher Zinsen befreit sein soll, wenn sie den Berechtigten vor Ablauf eines Monats nach Anbringung der Reklamation entschädigt“, welcher die zur Abrechnung zwischen den Bahnen erforderliche Zeit abzukürzen bestimmt war, wurde abgelehnt (Prot. III S. 55).

SECHSTER ABSCHNITT.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn.

§ 32.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht[1]).

Die Haftpflicht der Bahn erstreckt sich auf den Zeitraum von der Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe zur Beförderung seitens der Bahn bis zur Ablieferung an den Empfänger. Die Ablieferung der Bahn schließt in sich die Annahme des Gutes durch den Empfänger. Mit dieser und der Zahlung der Frachtforderung ist der Frachtvertrag von beiden Seiten erfüllt.

Um nun durch diese beiderseitige Erfüllung des Frachtvertrags auch eine definitive Erledigung für die Bahn herbeizuführen und diese gegen jede weitere Ansprüche sicher zu stellen, hat das I.U. einen Grundsatz, der schon lange[2]) in den Landesrechten, auch für den gewöhnlichen Frachtführer Geltung hatte, aufgenommen:

I. „Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen“ (Art. 44 A. 1).

Das Erlöschen dieser Ansprüche ist somit an zwei Voraussetzungen geknüpft, nämlich:

1) an die Zahlung der Fracht etc., zu welcher dann außerdem noch hinzukommen muß

2) Annahme des Gutes.

ad 1. Hier erhebt sich die Frage, ob die Voraussetzung der Zahlung[3]) der Fracht und aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen (Art. 11 A. 2 und 20) nur gegeben ist, wenn dieselbe nach Beendigung des Transports, also seitens des Empfängers erfolgt.

---

1) Art. 44, 46 (H.G.B. Art. 408, 428; V.O. §§ 89, 91 A. 3).

2) Vgl. über die Modifikationen der Regel in den einzelnen Landesrechten Olivier p. 123 ss. In Frankreich wurde auf Beschwerde des Handelsstandes (vgl. über diese Monzilli p. 163) über die rigorose Anwendung des a. 105 Code de com. dieser abgeändert durch das Ges. v. 1. IV. 1888, indem nun trotz Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht die Ansprüche des Empfängers nicht erlöschen, wenn dieser innerhalb dreier Tage mit Ausschluß der Festtage nach Annahme und Zahlung durch eine außergerichtliche Handlung oder durch eingeschriebenen Brief seine begründete Verwahrung angezeigt hat. Für Belgien ist nun maßgebend belg. Eis.G. Art. 7.

3) Der Zahlung steht die Kreditierung gleich, da wo ein Frachtgebührenkredit gewährt wird. Vgl. über diesen S. 106.

Für das deutsche (H. G. B. Art. 408) und französische (Code de com. a. 105, jetzt in der Fassung des Ges. v. 11. IV. 1888) Recht wurde diese Frage bejaht[1]), so daß ein Erlöschen der Ansprüche bei Frankosendungen nicht eintreten konnte.

Jedenfalls erscheint diese Auffassung in Bezug auf Art. 44 nicht zutreffend[2]). Der gegenüber dem Vorbilde (H.G.B. Art. 408) etwas abgeänderte Wortlaut[3]) fordert nur schlechtweg, daß die Fracht etc. bezahlt worden ist. Die Bezahlung muß aber — eine besondere Einschränkung ist nicht gemacht — nur erfolgen auf Grund der Vorschriften des I.U. Diese Zahlung kann aber gemäß Art. 12 A. 1 erfolgen sowohl durch den Absender bei Aufgabe des Gutes, als durch den Empfänger bei der Ablieferung. Welche dieser beiden Zahlungsarten gewählt wurde, ist gleichgültig, sofern nur überhaupt Zahlung erfolgte. Es wird im Art. 44 nicht gesagt, von wem die Zahlung zu leisten ist[4]).

Daß diese Bezahlung notwendig vom Empfänger geleistet werden müsse, wird im Art. 44 nicht gesagt, kann auch nicht als der Absicht des Gesetzgebers entsprechend betrachtet werden. Das, worauf es ankommt, ist die Erfüllung des Frachtvertrags, die vorliegt mit der Annahme des Gutes, die erst erfolgen kann nach Zahlung des Gutes bezw. Zug um Zug, wenn nicht Vorausbezahlung der Fracht erfolgt ist.

ad 2. In der Annahme des Gutes (bedingt durch die Bezahlung der Fracht etc., Art. 16) tritt die Anerkennung der richtigen und rechtzeitigen Erfüllung des Frachtvertrags hervor[5]).

Man versteht unter der Annahme den der Ablieferung[6]) entsprechenden Akt des im Frachtbriefe bezw. in einer nachträglichen Verfügung (Art. 15) bezeichneten Empfängers bezw. dessen legitimierten Vertreters.

Von einer „Annahme" kann nur gesprochen werden, wenn das Gut thatsächlich verabfolgt ist[7]). Eine Bereitstellung zur Abnahme genügt nicht.

---

1) Vgl. Thöl III S. 68; R. O. H. G. XIII S. 415 ff.; Picard IV p. 829 s. A. M. Wehrmann S. 210 f.; R.Eis.Ges.Entw. (Motive) S. 77.

2) Richtig Schwab S. 332; Gerstner S. 396 f.; a. M. Eger, I.U., Textausgabe, S. 147. In Bezug auf den übereinstimmenden Codice di com. a. 415 ist die im Texte vertretene Auffassung die in Italien jetzt herrschende. Vgl. Marchesini II n. 407.

3) Die Fassung von H.G.B. Art. 408: „Durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlischt" wurde im Art. 44 dahin geändert: „Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so . . ."

4) Wenn auch nicht gesagt ist, von wem die Annahme zu erfolgen habe, so ergiebt sich dies mit Notwendigkeit aus dem Begriffe der Ablieferung.

5) Vgl. R. O. H. G. VIII S. 195.

6) Vgl. S. 158 f.

7) Vgl. S. 159 und über die Notwendigkeit einer réception effective — Picard IV p. 830 s.; Lanckman n. 580; Marchesini II n. 407.

II. Sobald außer der Zahlung der Fracht noch die Annahme des Gutes erfolgt ist, ist jeder Anspruch gegen die Bahn aus dem Frachtvertrag untergegangen und kann weder auf dem Wege der Reklamation, der Klage oder Einrede geltend gemacht werden. Es ist eine nur zu Gunsten der Bahn aufgestellte, in der Regel unwiderlegbare Rechtsvermutung (praesumtio iuris et de iure), daß der Frachtvertrag seitens der beiden Kontrahenten ordnungsmäßig erfüllt ist. Auf Ansprüche der Bahn gegen Absender und Empfänger findet die Rechtsvermutung keine Anwendung, wirkt also nicht zu deren Gunsten. Alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag, mögen sie vom Absender oder Empfänger erhoben werden, sind nach erfolgter Zahlung und Annahme erloschen, aber auch nur diese, mithin nicht solche Ansprüche, welche wohl mit dem konkreten Frachtgeschäft in Verbindung stehen, sich aber nicht auf den Frachtvertrag stützen können, z. B. Ansprüche aus einem vorläufigen Verwahrungsvertrage (Art. 5). Daß diese Ansprüche nicht erlöschen, wenn Annahme oder Zahlung durch Arglist, Zwang, Betrug und entschuldbarem Irrtum hervorgerufen wurden, entspricht allgemeinen Rechtsgrundsätzen [1]) und brauchte deshalb im Art. 44 nicht ausdrücklich hervorgehoben zu werden.

Die Erlöschung dieser Ansprüche tritt von selbst (ipso iure) ein als eine Rechtsfolge der Zahlung und Annahme. Die für das deutsche und französische Recht vertretene Auffassung, nach welcher der Richter diese Thatsachen nicht ex officio, sondern nur erst dann, wenn sie die Bahn einredeweise geltend gemacht habe, berücksichtigen müsse, erscheint auch für das I.U. zutreffend [2]).

III. Das im Art. 44 A. 1 aufgestellte Prinzip wird durch eine Reihe von Ausnahmen außer Kraft gesetzt (Art. 44 A. 2).

Es erlöschen demnach trotz Zahlung und Annahme die Ansprüche gegen die Bahn nicht:

1) Die durch Arglist (dolus) und grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) [3]) der Bahn nachweisbar herbeigeführten Entschädigungsansprüche [4]).

Da die Bahn gemäß Art. 41 für den durch ihre oder ihrer Bediensteten Arglist oder grobe Fahrlässigkeit entstandenen Schaden volle Vergütung zu leisten hat, so entspricht es der Billigkeit, daß dieses Grundprinzip des Schadenersatzrechts ausnahmslos zur Durchführung

---

1) Vgl. die bei Eger II S. 563 angeführten deutschen Entscheidungen und die französischen bei Picard IV p. 834; vgl. auch Marchesini II n. 408.

2) Vgl. Gerstner S. 398 f.; Eger II S. 563 f.

3) Vgl. über diese S. 244 f.

4) Die Ausnahme 1) ist in dieser Ausdehnung neu gegenüber dem bisherigen Frachtrechte der Vertragsstaaten. In beschränktem Umfange, nur in Bezug auf Betrug oder Veruntreuung war sie dagegen schon anerkannt. Vgl. H.G.B. Art. 386 A. 4; Gerstner S. 399; Sarrut n. 864; Lanckman (dol, fraude, infidélité) n. 585; Marchesini II n. 408.

gelangt und daß nicht diese strenge Ersatzpflicht irgendwie durch eine zu Gunsten der Bahn aufgestellte Rechtsvermutung gemildert oder gar aufgehoben werde. Diese Ausnahme erstreckt sich auf alle aus dem Frachtvertrag entspringenden Entschädigungsansprüche und ist nicht nur auf die wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung beschränkt [1]).

Es muß hier ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Arglist bezw. groben Fahrlässigkeit vorhanden sein. Die Beweislast liegt nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen (besonders ausgesprochen im Art. 44 A. 2 Z. 1) dem Entschädigungsberechtigten ob.

2) Eine weitere zeitlich beschränkte Ausnahme ist zugelassen für die Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, unter doppelter Voraussetzung, nämlich:

a) die Reklamation muß spätestens am 7. Tage [2]), den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, angebracht werden, und zwar [3])

b) bei der zuständigen Bahn, d. i. einer derjenigen Bahnen, gegen welche nach Art. 27 A. 3 eine gerichtliche Klage geltend gemacht werden muß.

Es wird hier nur eine einfache Reklamation, nicht aber eine gerichtliche Klage gefordert.

3) Die dritte Ausnahme umfaßt Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Bahn unterblieben ist [4]).

Obgleich dann, wenn durch eine amtliche Untersuchung eine Minderung oder Beschädigung des Gutes festgestellt war, die Präsumtion der Ablieferung in unbeschädigtem Zustande nicht Platz greifen kann, hielt man es doch dem Wortlaute des Art. 44 A. 1 gegenüber für angezeigt, dies besonders auszusprechen.

Diese Ausnahme schränkt die Zahl der Ansprüche, welche nach der Regel des Art. 44 A. 1 erlöschen, wesentlich ein, denn die amtliche Feststellung muß nach Art. 25 erfolgen in allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen [5]) (die Verspätungsfälle sind von der Feststellung ausgeschlossen). Insbesondere erzeugt die bahnamtliche Ent-

1) Der schweizer. Entwurf (Art. 29) enthielt diese Beschränkung, während der deutsche die ausdehnende Fassung vorschlug, die auch angenommen wurde (Prot. I S. XXIX, LVII).

2) Entspricht B.R. alt § 69 A. 2 („binnen 8 Tagen nach der Ablieferung“).

3) Diese Ausnahme ist bei den oft weiten Entfernungen, um die es sich bei internat. Transporten handelt, gerechtfertigt, die es dem Empfänger oft schwer machen die Lieferfrist zu berechnen. Deshalb erschien es angezeigt, eine 7-tägige Frist hierfür einzuräumen.

4) Die sechs letzten Worte sind auf Antrag Fick-Schweiz aufgenommen worden (Prot. I S. 47, 83).

5) Näheres hierüber siehe S. 174 ff.

deckung oder Vermutung einer Minderung oder Beschädigung, ebenso wie die Behauptung einer solchen durch die Partei, die Verpflichtung zur unverzüglichen protokollarischen Feststellung. Diese bahnamtliche Feststellung bewirkt, wie ihre pflichtwidrige Unterlassung und wie eine gerichtliche Feststellung, die Nichterlöschung der Ansprüche trotz Annahme und Zahlung.

4) Die vierte Ausnahme bezieht sich auf Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel [1]), deren Feststellung nach der Annahme erfolgte.

Man hat aber diese Ausnahme nicht schlechthin eingeräumt, sondern an folgende Bedingungen geknüpft:

a) Der Antrag auf Feststellung (Art. 25) muß bei der Bahn oder dem Gerichte unmittelbar nach Entdeckung des Schadens und spätestens 7 Tage nach Empfangnahme des Gutes angebracht werden.

b) Der Berechtigte muß die Entstehung des Mangels zwischen der Annahme zur Beförderung und vor der Ablieferung beweisen (Art. 44 A. 2 Z. 4).

Diese Ausnahme war dem deutschen, schweizer. und niederländischen Rechte [2]) schon bekannt (wenn auch die Bedingungen anders geregelt waren), während in Frankreich gegenüber der Tendenz der Handelsgerichte, eine Prüfung des Gutes vor der Annahme durch den Empfänger zuzulassen [3]), der Kassationshof an der strengen Auslegung von Code de com. a. 105 festhielt und selbst bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln nach Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht dem Empfänger jeden Anspruch versagte [4]).

Ueber das Prinzip, daß man im Interesse des Publikums Entschädigungsansprüche auch nach Annahme (und Zahlung) zulassen müsse, wenn die Mängel äußerlich nicht wahrnehmbar und infolgedessen bei der Empfangnahme nicht konstatiert werden konnten, war man einig. Nur die Feststellung der näheren Bedingungen bereitete auf den Konferenzen einige Schwierigkeiten.

ad a) Der Antrag auf gerichtliche oder bahnamtliche Feststellung muß unverzüglich nach Entdeckung des Schadens gestellt werden. Damit aber die Verantwortlichkeit der Bahn nicht ins Ungemessene ausgedehnt werde, mußte dieses Recht des Empfängers zeitlich begrenzt werden. Als äußerster Termin für die Antragstellung wurde der 7. Tag [5])

---

1) Ueber die äußerliche Erkennbarkeit der Mängel vgl. S. 83.

2) H.G.B. Art. 408, 428; altes B.R. § 64 A. 4; schweizer. Tr.G. 1875 Art. 45 Z. 2; niederländ. H.G.B. Art. 93 A. 2.

3) Prot. I S. 50.

4) Vgl. Sarrut n. 850 ss.

5) Der schweizer. Entwurf (Art. 29) hatte keinen festen Endtermin, sondern nur „sobald es nach dem ordnungsmäßigen Geschäftsgange möglich war", während der deutsche Entwurf den 42. Tag als solchen vorgeschlagen hatte. Nachdem die beantragte Festsetzung

nach der Empfangnahme [1]) des Gutes angenommen. Bis dahin hat der Empfänger hinreichend Zeit, den Zustand des Gutes zu prüfen. Thut er dies nicht, so geht er eben seines Anspruchs auf Feststellung und damit seines etwaigen Entschädigungsanspruchs verlustig, der ihm sonst für die Dauer der Verjährungszeit (Art. 45) gewahrt bleibt.

V.O. § 90 stimmt wörtlich überein mit Art. 44, nur daß die Frist für Deutschland entsprechend H.G.B. Art. 428 [2]) auf 4 Wochen festgesetzt ist. Für Oesterreich ist auch bezüglich dieses Termins Uebereinstimmung mit dem I.U. hergestellt [3]).

ad b) Der Beweis, daß der Schaden in der Zeit erfolgte, auf welche sich die Haftpflicht der Bahn überhaupt nur erstreckt, ist nur dann zu erbringen, wenn hierüber ein Zweifel obwaltet und das Gericht diesen Beweis für notwendig erachtet.

Diese vierte Ausnahme findet aber dann keine Anwendung, wenn eine Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich war und sich die Bahn zu deren Vornahme bereit erklärt hatte (Art. 44 A. 3).

Durch diese einem italienischen (heftig bekämpften) Antrage entspringende [4]) Bestimmung sollte im Interesse der Bahnen nachträgliche Reklamation thunlichst abgeschnitten werden, für den Fall, daß eine Untersuchung des Zustandes des Gutes auf dem Bahnhofe der Ablieferungsstation möglich war [5]).

Eine zweite Voraussetzung ist die Bereiterklärung der Bahn zur Vornahme der Feststellung, die sowohl allgemein (durch tarifarische oder reglementarische Bestimmung), sowie speziell für den einzelnen Fall (durch Mitteilung an den Empfänger) erfolgen kann.

Hat der Empfänger beim Vorhandensein dieser beiden Voraussetzungen eine Feststellung nicht bewirkt, so hat er sich durch diese Unterlassung eines jeden Reklamationsrechts begeben, und die Regel des Art. 44 A. 1 gelangt zur unbedingten Anwendung.

5) Als fünfte Ausnahme von dieser Regel, daß durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht alle Ansprüche gegen die Bahn erlöschen,

---

einer Frist von 1, 2, 3, 10 und 15 Tagen verworfen, einigte man sich auf 7 Tage (Prot. I S. XXIX, 50, 83 f.; II S. 56, 125; III S. 56).

1) Auch hier ist, wenn es auch nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, wie bei Art. 44 Z. 2 (vgl. S. 251) der Tag der Annahme nicht mitzurechnen.

2) Da eine Abänderung des H.G.B. vorläufig vermieden werden sollte.

3) Die 7-tägige Frist des I.U. haben noch Codice di com. a. 415; belg. E.G. Art. 7; schweizer. Tr.G. 1893 Art. 44, während niederländ. H.G.B. Art. 93 eine Frist von 2, Code de com. a. 105 in der Fassung vom 11. IV. 1888 eine solche von 3 Tagen kennt.

4) Prot. II S. 56 f.

5) Diese Möglichkeit ist eine relative, hängt sowohl von den verfügbaren Räumlichkeiten, Zahl, Umfang und Art der zu untersuchenden Güter ab. Ihr Vorhandensein im Einzelfalle unterliegt richterlicher Beurteilung. Vgl. Gasca III p. 295 s.

wurde im Art. 12 A. 4 zur Beseitigung von Zweifeln, welche bisher in dieser Richtung in der Praxis hervorgetreten waren, festgestellt, daß die Berichtigungsansprüche, durch welche die Nachzahlung des wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder wegen Rechnungsfehler bei Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren zu wenig Geforderten resp. die Zurückerstattung des zu viel Erhobenen verlangt würde, keine Anwendung finden [1]).

IV. Aus dem Frachtvertrag ergiebt sich keine Verpflichtung für den Empfänger, in diesen einzutreten. Er muß den Willen hierzu unzweideutig zum Ausdruck bringen. Dies geschieht durch Annahme des Frachtbriefes und des Gutes oder, falls diese verzögert oder verweigert wird, durch Erhebung der Klage gegen die Bahn auf Erfüllung des Frachtvertrags [2]) (Art. 16, 17). Die Bahn hingegen ist zur Feststellung der vom Empfänger behaupteten Mängel gemäß Art. 25 verpflichtet.

Der Empfänger hat ein dringendes Interesse, daß diese vor der Annahme des Gutes und der Zahlung der Fracht erfolge, damit er seiner Entschädigungsansprüche nicht (nach Art. 44 A. 1) verlustig werde. Deshalb giebt ihm Art. 44 A. 3 das Recht, auch selbst nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht die Annahme des Gutes zu verweigern, solange die Bahn seinem Antrage auf Feststellung nicht entsprochen hat.

Ein Recht, das Gut nur unter Vorbehalt [3]) anzunehmen, steht dem Empfänger nicht zu. Die Bahn kann eine bedingungslose Annahme beanspruchen, so daß der Empfänger das Gut nur pure annehmen muß, wenn er nicht überhaupt die Annahme verweigern will. Da diese Verpflichtung nur im Interesse der Bahn aufgestellt ist, so ist es der Bahn freigestellt, auf eine solche vorbehaltlose Annahme zu verzichten. Ein solcher Vorbehalt ist daher nur dann rechtlich wirksam, wenn er mit ausdrücklicher Genehmigung der Bahn erfolgt ist (Art. 44 A. 3).

V. Da der Empfänger die Annahme des Gutes nicht wegen Minderung oder Beschädigung verweigern kann, andererseits es aber auch der Billigkeit widersprechen würde, die Präsumtion der Unversehrtheit bezw. Vollständigkeit des Gutes entgegen den thatsächlichen Verhält-

---

1) Vgl. S. 110.

2) Vgl. S. 151 f.

3) Der schweizer. Entwurf Art. 29 hatte Annahme „ohne ausdrücklichen Vorbehalt“, so daß also eine Annahme unter Vorbehalt nicht die beabsichtigte Wirkung erzielt haben würde. Es sollte, wie die Motive z. R.Eis.Ges.Entw. S. 77 besagen, durch derartige willkürliche und einseitige Vorbehalte die Lage des Frachtführers nicht unberechtigt erschwert und die gesetzliche Wirkung der Annahme und Zahlung nicht unterdrückt werden. Vgl. noch Eger, Einf., S. 124 f. Ein solcher Vorbehalt schien, wie die Motive zum deutschen Entwurfe (Prot. I S. LVII) treffend ausführen, angesichts der im Art. 44 A. 2 anerkannten Ausnahmen und der zum Schutze des Publikums gegen mißbräuchliche Anwendung in Art. 44 A. 3 und 4 getroffenen Bestimmungen überflüssig.

nissen wirken zu lassen, erschien ein Ausweg angezeigt. Diesen zeigt Art. 44 A. 4 an, indem er dem Empfänger die Befugnis gewährt, für den Fall, daß von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, die nicht abgelieferten Gegenstände in der nach Art. 16 auszustellenden Empfangsbescheinigung auszuschließen. Die fehlenden Stücke sind speziell zu verzeichnen.

Durch diese Ausschließung wahrt sich der Empfänger das Recht der Geltendmachung seiner Entschädigungsansprüche wegen dieser fehlenden Stücke gegenüber der Regel des Erlöschens der Ansprüche nach Art. 44 A. 1.

VI. Wegen der aus den Entschädigungsansprüchen des Art. 44 sich ergebenden Rechtswirkungen hielt man es für angemessen [1]), für diese die schriftliche Form vorzuschreiben (Art. 44 A. 5). Es sind daher alle im Art. 44 (A. 2) erwähnten Entschädigungsansprüche [2]) nur dann rechtswirksam, wenn sie schriftlich erhoben sind.

VII. Daß die nach Art. 46 erloschenen Ansprüche auch nicht im Wege einer Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden können, spricht Art. 46 noch besonders aus.

§ 33.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn durch Verjährung [3]).

Die Gründe, die im Interesse einer möglichst raschen Abwickelung der Transportgeschäfte der Bahnen zur Einführung kurzer Verjährungsfristen in den einzelnen Landesrechten geführt hatten [4]), welche die Bahnen vor der Erhebung von Entschädigungsansprüchen nach langer Zeit sicherten, sprachen noch in erhöhtem Maße für die Aufnahme solcher in das I.U.

Hier war es geradezu notwendig, bei der Verschiedenartigkeit der Einzelheiten partikularrechtlicher Verjährungsvorschriften einheitliches Recht zu schaffen.

So bildet neben der mit der Zahlung der Fracht verbundenen Annahme des Gutes die Verjährung einen zweiten Erlöschungsgrund für die gegen die Bahn gerichteten Ansprüche.

Schon der schweizer. Entwurf (Art. 31) hatte die kurze Verjährungs-

---

1) Auf Anregung von Asser-Niederlande (Prot. II S. 56, 125).

2) A. M. Schwab S. 342, der die Schriftlichkeit nicht für alle Entschädigungsansprüche, dagegen für die Feststellung der Mängel für erforderlich hält, was mit dem Wortlaut von Art. 44 A. 5 in Widerspruch steht.

3) Art. 45, 46 (H.G.B. Art. 408, 386; V.O. § 91).

4) Vgl. Denkschrift des Vereins, S. 25.

frist vorgeschlagen, die dann auch mit unbedeutenden Abweichungen im Art. 45 anerkannt wurde.

I. Die kurze Verjährungsfrist wirkt nur zu Gunsten der Bahn; ihr unterliegen nur Ansprüche gegen die Bahn. Sie erstreckt sich aber nicht, wie dies bezüglich der Erlöschungsgründe des Art. 44 der Fall ist, auf alle Ansprüche aus dem Frachtvertrage, sondern ausschließlich auf die Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung (Art. 30) und wegen Verspätung (Art. 39)[1].

Der kurzen Verjährungsfrist unterliegen diese Entschädigungsansprüche, gleichviel ob sie durch Klage oder Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden (Art. 46). Diese kurzen Verjährungsfristen finden keine Anwendung auf solche Entschädigungsansprüche, die durch Anerkenntnis der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt sind. Es liegt in diesem Falle eine sog. Novation vor, indem an die Stelle des Anspruchs aus dem Frachtvertrage ein neuer Klagegrund getreten ist, welcher der gewöhnlichen landesrechtlichen Verjährungsfrist untersteht.

II. Die Dauer der normalen Verjährung ist auf 1 Jahr bemessen und nur für Ansprüche wegen Schäden, die nachweisbar durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit[2]) der Bahn herbeigeführt sind, auf 3 Jahre erweitert[3]).

1) Code de com. a. 108 hatte die (einjährige) Verjährung noch nicht auf die Klagen wegen Verspätung, wie dies nach H. G. B. Art. 408, niederländ. H.G.B. Art. 95 und schweizer. Tr.G. 1893 A. 44 der Fall war, erstreckt. Dies geschah erst durch das diesen a. 108 abändernde Ges. v. 11. IV. 1888 und für Belgien das belg. Eis.G. Art. 9. Dagegen gewährt Codice di com. a. 926 (Tariffe a. 146) für alle Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer eine Verjährungsfrist von 1 bezw. $^1/_2$ Jahr.

2) Während V.O. § 91 für Oesterreich nahezu wörtlich mit Art. 45 übereinstimmt, ist in Rücksicht auf H.G.B. § 386 und 408 dieser § 91 für Deutschland abweichend gefaßt. Der deutsche § 91 A. 4 lautet: „Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung keine Anwendung“. Hierdurch ist eine Abweichung des internen deutschen Frachtrechts vom internationalen geschaffen, indem nach Art. 45 die einjährige Verjährung nicht nur bei Arglist, sondern auch bei grober Fahrlässigkeit ausgeschlossen ist. Sodann kennt die deutsche V.O. § 91 auch für die Fälle des Betrugs oder der Veruntreuung nur die gewöhnliche landesrechtliche (30-jährige) Verjährungsfrist, während nach Art. 45 in diesem Falle eine dreijährige Verjährungsfrist festgesetzt ist.

3) Seitens der ital. Bahnen wurde die einjährige Frist als zu lange gerügt. Man hielt die im Code de com. a. 103 (jetzt durch Ges. v. 1888 auf 1 Jahr erstreckt), in Italien und Holland für interne (bezw. europäische) Transporte auf 6 Monate bemessene Verjährungsdauer für hinreichend (Monzilli p. 168). Da aber auch hier schon für Transporte ins Ausland vielfach die einjährige Verjährungsfrist anerkannt war, vermochte diese Beschwerde nicht durchzudringen. — Dagegen wurde die ursprünglich auf 5 Jahre bemessene Verjährungsfrist bei Arglist und grober Fahrlässigkeit auf 3 Jahre herabgesetzt (Prot. II S. 58 f., 126). Die Denkschrift des Vereins, S. 26, hatte für diese Fälle nur eine einjährige Verjährungsfrist vorgeschlagen.

III. Für den Beginn der Verjährungsfrist hat man in Uebereinstimmung mit den Landesrechten nicht den Tag der Kenntnis des Schadens und nicht den der Entstehung des Anspruchs [1]), sondern ein objektives Moment angenommen.

Nach Art. 45 A. 2 beginnt nämlich die Verjährung:

1) Für Ansprüche wegen Beschädigung und Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat. Nimmt die Ablieferung mehrere Tage in Anspruch, so beginnt die Verjährung mit dem letzten Tage der Ablieferung. Nur der Tag der Ablieferung ist für den Verjährungsanfang maßgebend, gleichviel ob die Lieferfrist überschritten ist oder nicht. Ist ein beschädigtes oder vermindertes Gut verspätet abgeliefert, so können zwei Entschädigungsansprüche erhoben werden, einer wegen Beschädigung (Minderung) und einer wegen Verspätung, und für jeden beginnt die Verjährung gesondert, für den ersten am Tage der Ablieferung, für den zweiten am Tage des Ablaufs der Lieferfrist. Bei dem absoluten Charakter der Verjährung ist der Zeitpunkt der Ablieferung allein entscheidend für den Verjährungsanfang, mag die Beschädigung äußerlich erkennbar gewesen sein oder nicht [2]).

Wenn der Empfänger die Annahme des beschädigten Gutes verweigert und so in Annahmeverzug gerät, so ist, wenn die Bahn ihrerseits alles zur Ablieferung Erforderliche gethan hat, dieses Ablieferungsanerbieten der Bahn als Ablieferung zu erachten. Es beginnt dann die Verjährung mit diesem Tage, da sonst der Empfänger es in der Hand hätte, jede Verjährung zu verhindern [3]). Die Frage, ob Ablieferung vorliegt, ist im Allgemeinen nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen (Art. 19) [4]) zu entscheiden.

2) Für Entschädigungsansprüche wegen gänzlichen Verlustes [5]) oder wegen Verspätung beginnt die Verjährung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist. Wenn der Verlust an diesem Tage nicht nachweisbar ist, so ist Verlust des Gutes erst anzunehmen, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert (Art. 33) [6]). Erst von diesem Zeitpunkte an kann ein Entschädigungsanspruch wegen Verlustes geltend gemacht werden. Nichtsdestoweniger beginnt auch in diesem Falle die Verjährung mit dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist. Dieser Zeitpunkt ist auf Grund von Art. 14 und Ausf.-Best. § 6 zu berechnen [7]).

---

1) Vgl. Eger, Einf., S. 128.

2) Vgl. Schott in Endemann, Handbuch, III S. 371.

3) Vgl. Schwab S. 347; Sarrut n. 874.

4) Vgl. S. 156 ff.

5) Der sog. gänzliche Wertverlust (Verderb des Gutes) wird als Beschädigung behandelt.

6) Vgl. S. 187.

7) Vgl. S. 116 ff.

Nach dem Wortlaut des Art. 45 A. 2 („beginnt an dem Tage") ist der Tag der Ablieferung bezw. des Ablaufs der Lieferfrist und nicht erst der darauf folgende Tag Anfangstermin der 1- bezw. 3-jährigen Frist [1]).

IV. Während die bisher erwähnten Verjährungsfälle, von denen Art. 45 handelt, sich nur auf die gegen die Bahn gerichteten Entschädigungsansprüche beziehen, erkennt Art. 12 A. 4 [2]) noch eine einjährige Verjährungsfrist an für die von der Bahn oder gegen diese gerichteten Ansprüche auf Nachzahlung oder Zurückerstattung der auf Grund irrtümlicher Tarifanwendung oder Rechnungsfehler zu wenig oder zu viel erhobenen Frachtbeträge etc. Die Verjährung beginnt mit dem Tage der Zahlung [3]) des ursprünglich erhobenen Frachtbetrags, mag Vorausbezahlung durch den Absender oder Zahlung bei der Ablieferung durch den Empfänger stattgefunden haben.

Für die Unterbrechung der Verjährung auch dieser Ansprüche sind die Gesetze des Landes, in welchem die Klage erhoben wird [4]), maßgebend.

V. Im Interesse der Einheitlichkeit des Rechts hielt es der schweizer. und deutsche Entwurf (Art. 31) für angezeigt, auszusprechen, daß nicht nur durch Erhebung der Klage (was keinem Zweifel unterlag) bei dem zuständigen Gerichte, sondern auch durch schriftliche Anbringung der Reklamation [5]) des Absenders oder Empfängers die Verjährung unterbrochen werde.

Nachdem die 1. Konferenz dieser Vorschrift zugestimmt hatte [6]), wurde in der 2. Konferenz im Interesse einer prompten Erledigung der Reklamationen die Streichung dieser Bestimmung angeregt [7]). Die Kon-

1) Richtig Eger, I.U., Text, S. 153; die gegenteilige Anschauung Schwab's, S. 352, ist doch durch die Berufung auf den französischen Text („la prescription court à partir du jour de la livraison") nicht hinreichend begründet.

2) Vgl. S. 108 ff.

3) Schwab, S. 354 f., läßt die Verjährung erst nach Ablauf des Zahlungstages beginnen. Dies entspricht aber nicht dem Wortlaut des Art. 12 A. 4 („Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden").

4) Vgl. V.

5) Nach Art. 31 A. 4 des Entwurfs sollte, falls die Bahn die Reklamation abschlägig bescheidet und die ihr mitgeteilten Beweismittel zurückgegeben hat, von dem Empfange desselben eine neue 1- bis 5-jährige Verjährung beginnen. Auch dieser A. 4 wurde gestrichen, nachdem auch die Denkschrift des Vereins, S. 26, in Rücksicht auf die allzu lange Verjährung und die zu befürchtende Verzögerung der Geschäftsabwickelung sich hiergegen ausgesprochen hatte. Auch die italienischen Bahnen hatten sich gegen die Unterbrechung der Verjährung durch Reklamation ausgesprochen (vgl. Monzilli p. 168 s.).

6) Prot. I S. 51, 84.

7) Von Lejeune-Belgien. Gerstner-Deutschland betonte hiergegen, daß es in der Regel im Interesse beider Parteien liege, zunächst ohne Gefahr des Ausschlusses der Klage unter sich verhandeln zu können (Prot. II S. 59, 126).

ferenz entschied im Sinne dieser Anregung, und so bestimmte Art. 45 A. 3, daß bezüglich der Unterbrechung der Verjährung die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist, entscheiden.

Da es dem Ermessen des Berechtigten anheimgestellt ist, die Klage gegen die erste Bahn oder gegen die Bahn, welche das Gut zuletzt übernommen hat, oder gegen die Bahn, auf deren Strecke der Schaden sich ereignet hat, zu erheben (Art. 27 A. 3), so kann er sich bei der Wahl des Gerichts von der Rücksicht auf die ihm bezüglich der Unterbrechung der Verjährung günstigere Gesetzgebung leiten lassen[1]).

Daß man sich nicht über eine einheitliche Regelung der Unterbrechung der Verjährung einigen konnte, ist sehr zu bedauern, da in Bezug auf diese Frage selbst innerhalb der einzelnen Staaten starke Meinungsverschiedenheiten obwalten.

Allgemein bewirkt eine Unterbrechung[2]) der Verjährung die Erhebung der Klage[3]) (auch einredeweise Geltendmachung des Anspruchs, besonders Kompensationseinrede). In Bezug auf die Unterbrechung durch Reklamation herrscht, nachdem, wie erwähnt, eine dahin gehende Bestimmung im Art. 45 nicht aufgenommen wurde, keine Uebereinstimmung der in Betracht kommenden Landesrechte.

Die Reklamation, die außergerichtliche Geltendmachung eines Anspruchs (bezw. die Anzeige) bei der Bahnverwaltung bewirkt so keine Unterbrechung der Verjährung in Deutschland[4]), Oesterreich-Ungarn[5]) und in Belgien[6]).

Dagegen wird die Verjährung unterbrochen durch die Reklamation

---

1) Vgl. Gerstner S. 410.

2) Vgl. Dernburg, Preuß. Pr.R. I (5. Aufl.) S. 381 ff.; Eger II S. 576.

3) Der Zeitpunkt der Erhebung der Klage ist nach deutschem, österreichischem und französischem Rechte der der Zustellung der Klageschrift an den Beklagten oder, falls eine solche nicht erfolgt, durch Geltendmachung in der mündlichen Verhandlung (Deutsche R.Civ.Proz.Ord. §§ 230, 239, 253, 254, 460, 461; vgl. v. Canstein II S. 30). In den Niederlanden erfolgt die Klageerhebung durch „dagvaarding“, Aufforderung des Beklagten zum Erscheinen vor dem Richter am Termine (vgl. van Boneval Faure II p. 2). Ebenso bewirkt Unterbrechung der Verjährung nach Code civil a. 2244 und 2245 „citation en justice, un commandement où une saisie, signifiés à celui, qu'on veut impêcher de préscrire, citation en conciliation devant le bureau de paix“. Im Falle eines Verlustes genügt eine durch den huissier an die Bahn gerichtete Aufforderung zur Ablieferung (Lanckman n. 599). Auch in Italien gelten die gleichen Grundsätze wie in Frankreich (Codice civile a. 2125).

4) Vgl. Eger II S. 577; Wehrmann S. 216; R.O.H.G. IV S. 15, XV S. 31. Eine analoge Anwendung des § 14 des R.Post-Ges. v. 28. X. 1871 ist ausgeschlossen. (R. Eis. Ges. Entw. § 67 läßt die Verjährung nur so lange ruhen, bis ein abschlägiger Bescheid auf die Reklamation ergangen ist.)

5) Vgl. die Entscheidungen bei Epstein, Entscheidungen, S. 554; Eger, Entscheidungen, III S. 247; v. Buschman, S. 227; Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 242.

6) Vgl. Lanckman n. 599.

in Frankreich [1]), Italien [2]), Schweiz [3]) und Rußland [4]). Vom Tage der Unterbrechung der Verjährung beginnt diese (die 1- bezw. 3-jährige) von neuem zu laufen.

VI. Ebenso, wie bezüglich der nach Art. 44 erloschenen Ansprüche, wird auch bezüglich der nach Art. 45 verjährten Ansprüche im Art. 46 besonders anerkannt, daß sie auch nicht durch Widerklage oder Einrede [5]) geltend gemacht werden können.

SIEBENTER ABSCHNITT.

Die rechtlichen Beziehungen der Bahnen unter einander, insbesondere das Rückgriffsrecht.

§ 34.

Die Frachtforderungen der Transportgemeinschaft [6]).

Nachdem wir die Beziehungen zwischen der Bahn und den am Transporte beteiligten Personen (Absender, Empfänger) in den vorhergehenden Abschnitten erörtert haben, wollen wir uns nun zur Darstellung der rechtlichen Beziehungen der Bahnen unter einander wenden.

Die Bildung einer obligatorischen Transportgemeinschaft [7]) aus den jeweils an einem bestimmten Transporte beteiligten Bahnen, die den internat. Frachtvertrag als ein einheitliches Geschäft auszuführen und dem Absender und Empfänger gegenüber einheitlich zu vertreten hat, wurde bereits hervorgehoben.

Das I.U. konnte sich nicht damit begnügen [8]), nur die Rechts-

---

1) Vgl. Sarrut n. 910 s.; Lanckman n. 599.

2) Durch Bestimmung der Tarife jedoch unter der Bedingung, daß die Reklamation in doppelter Ausfertigung dem Stationsvorsteher eingereicht und durch diesen auf dem dem Reklamanten zurückgegebenen Exemplar bescheinigt werde (Marchesini II n. 419).

3) Schweiz. Tr.G. 1893 Art. 45 A. 3, 4 hat die abgelehnten Vorschläge des schweizer. Entwurfs (vgl. S. 258, V) aufgenommen.

4) Russ. E.G. Art. 137.

5) Deutsche V.O. § 91 A. 3 bestimmt in Uebereinstimmung mit H.G.B. Art. 386 und 408 A. 3 abweichend vom öster.-ungar. Texte: „In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatsachen an die Eisenbahn binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist“.

6) Art. 23 A. 1—3.

7) Vgl. S. 48 ff.

8) Dies war allerdings die auf der 1. Konferenz vorherrschende Ansicht (Prot. I S. 79). Der schweizer. Entwurf hatte dahin zielende Vorschläge überhaupt nicht gemacht bezw. für die Ablieferung auf das Recht am Ablieferungsort verwiesen, während der deutsche

verhältnisse dieser Transportgemeinschaft nach außen zu regeln, sondern es mußten auch Normen über die gegenseitigen Rechte und Pflichten der einzelnen Mitglieder einer solchen obligatorischen Transportgemeinschaft unter sich aufgestellt werden [1]).

I. In Ergänzung zu Art. 20 [2]), welcher die Ablieferungsbahn als Geschäftsführer der Transportgemeinschaft zur Einziehung der Gesamtfracht etc. für den ganzen Transport verpflichtet, legt Art. 23 A. 1 nicht nur dieser, sondern überhaupt jeder Eisenbahn [3]) (wobei namentlich an die Annahmebahn bezüglich der Frankosendungen gedacht ist) die Verpflichtung auf, den übrigen am Transporte beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den Frachtforderungen auszuzahlen. Diese Herauszahlungspflicht der Annahmebahn (für die bei der Aufgabe des Gutes bezahlte Fracht) und der Ablieferungsbahn wird begründet mit dem Augenblicke der Einziehung der Frachtforderung durch diese Bahnen.

Hat die Ablieferungsbahn aber die ihr obliegende Einziehungspflicht (Art. 20) verletzt und das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abgeliefert [4]), so wird sie den Vorbahnen ersatzpflichtig (Art. 23 A. 2). Sie hat diesen Vorbahnen, für deren Frachtforderungen sie ja auch das Pfandrecht am Gute auszuüben hatte, durch die schuldhafte Ablieferung ihre pfandrechtliche Deckung vernichtet und demzufolge ihnen die ihnen gebührenden Frachtanteile zu ersetzen, gerade als ob sie diese vom Empfänger erhalten hätte. Daß der Ablieferungsbahn, wie Art. 23 A. 2 ausdrücklich besagt, der Anspruch gegen den Empfänger vorbehalten bleibt, ist selbstverständlich. Es wird also die Herauszahlungspflicht der Ablieferungsbahn nicht nur im Zeitpunkte der Einziehung existent, sondern auch in dem Zeitpunkte, in welchem die Einziehung hätte stattfinden müssen, d. i. bei der Ablieferung.

II. Bei der ununterbrochenen Kette beständig wechselnder geschäftlicher Beziehungen aller Vertragsbahnen, welche die einen unter ihnen bald als Gläubiger, bald als Schuldner der anderen erscheinen lassen, wäre es unzweckmäßig bezüglich eines jeden Frachtvertrags eine

---

Entwurf (Art. 12 b) im Anschlusse an seine pfandrechtlichen Vorschläge nur einige Bestimmungen über die Einziehungspflicht der Empfangsbahn enthielt, welche dem Art. 20 des I.U. entsprechen.

1) Solche Bestimmungen hatte weder das H.G.B., noch das alte B.R., noch die Gesetze anderer Vertragsstaaten. Es war die Regelung dieser Rechtsbeziehungen vertragsmäßiger Festsetzung der einzelnen Eisenbahnverbände und -vereine vorbehalten.

2) Vgl. S. 165 f.

3) Diese erweiternde Fassung wurde auf Anregung der Denkschrift des Vereins, S. 13 gewählt.

4) Nur ausnahmsweise kann eine Ablieferung ohne Zahlung der Fracht im Interesse aller Bahnen liegen, besonders um die Verweigerung der Annahme bei Erhebung von Entschädigungsansprüchen zu vermeiden (Gerstner S. 271).

effektive Herauszahlung der den einzelnen Bahnen gebührenden Frachtanteile durchzuführen.

Alle Vertragsbahnen stehen in einem Kontokorrentverhältnisse, und die Regeln unter I (Art. 23 A. 1 und 2) erleiden daher eine Modifikation in dem Sinne, daß eine Stundung [1]) der herauszuzahlenden Frachtbeträge bis nach Ablauf der Kontokorrentperiode eintritt und dann erst der Saldobetrag fällig wird [2]).

Art. 23 A. 2 bestimmt:

„Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des 1. Abs. dieses Artikels.“

Diese Vorschrift verschafft den einzelnen Gliedern der Transportgemeinschaft nicht jene Garantie, welche der Antrag Kilenyi (Anm. 2) gegenüber dem Kreditierungszwang, den das I.U. aufstellt, bezweckte.

Die ungehemmte Ausführung internat. Transporte konnte nicht dadurch erschwert werden, daß jeder Bahn das Recht erteilt wurde, bei Ablieferung des Gutes von der unmittelbar folgenden Bahn Ersatz der bis dahin erwachsenen Transportkosten zu verlangen [3]). Die Möglichkeit derartiger Transportunterbrechungen würde in schroffem Widerspruche mit den Grundprinzipien des I.U. gestanden haben.

Die Sicherheit, die Art. 23 A. 2 den Bahnen als Gläubiger giebt, ist nun keine reale, denn sie müssen das ihnen pfandrechtliche Deckung bietende Gut, ohne Zahlung zu empfangen, an die nachfolgende Bahn zum Weitertransport übergeben. Es ist aber zu beachten, daß die gesetzliche Transportgemeinschaft auf der Voraussetzung der Aufnahme nur zahlungssicherer Bahnen in die Liste der Vertragsbahnen beruht.

III. Voraussetzung des Art. 23 A. 2 ist ein Kontokorrentverhältnis zwischen den einzelnen Vertragsbahnen. Die Einrichtung eines solchen ist gesetzliche Verpflichtung aller Vertragsbahnen, und nur über die näheren Modalitäten (Art der Abrechnung, Rechnungsperiode) desselben

---

1) Vgl. Greber S. 74.

2) Um die Bahnen gegen die zwangsweise Kreditierung besonders an in fremden Staaten belegene Bahnen zu schützen, hatte Kilenyi-Ungarn beantragt, den Vertragsbahnen das Recht zu erteilen, „zu verlangen, daß bei Sendungen, welche von ihrer Linie auf eine Eisenbahn des Nachbarstaates übertreten, bezüglich der Transportanteile der Bahnen des betreffenden Staates bis zur Grenzstation vorläufige Abrechnung gepflogen, bezw. bis zur endgültigen Abrechnung Vorschüsse erteilt werden sollten“, doch wurde dann Art. 23 A. 2 in obiger Fassung angenommen (Prot. II S. 41 f., 105 ff.).

3) Dies forderte mangels besonderer Vereinbarungen ein Antrag Pynappel-Niederlande (Prot. I S. 79), der abgelehnt wurde.

sind besondere Vereinbarungen vorbehalten, die nach dieser Richtung die vom I.U. offen gelassenen Lücken auszufüllen haben [1]). Auch das Centralamt, zu dessen Aufgaben die Erleichterung der durch den internat. Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen gehört [2]), wird wohl für die Vereinbarung der erforderlichen Ausführungsvorschriften unter den Vertragsbahnen Sorge tragen [3]).

Der Kontokorrentverkehr besteht in einer gegenseitigen Krediteinräumung für alle während einer bestimmten Rechnungsperiode entstehenden Geldverbindlichkeiten, so daß nur der am Ende derselben zu ermittelnde Saldo (Unterschied zwischen dem Gesamtkredit und dem Gesamtdebet) eine einheitliche Forderung zu Gunsten des einen oder anderen Teiles ausmacht [4]). Schulden und Forderungen gehen (als einzelne Posten des Kontokorrents) in ihrer Individualität unter, sie sind erst am Ende der Rechnungsperiode fällig und leben im Saldo wieder auf, indem in diese einheitliche Forderung alle früheren Forderungen infolge der Abrechnung verschmolzen sind [5]). Es können mithin nicht die einzelnen im Kontokorrent vorgetragenen Forderungen geltend gemacht werden, da vor Ablauf der Rechnungsperiode jede einzelne Geldleistung des einen oder anderen Teiles nur einen Rechnungsposten bildet [6]). Erst nach Ablauf der Rechnungsperiode wird der Anspruch auf Zahlung [bezw. Kreditierung [7])] des durch Abrechnung (Gesamtkompensation) festgestellten (und anerkannten) Betrags der Saldoschuld begründet. Dieser Kontokorrentverkehr war schon bisher durch Vereinbarung seitens einzelner Eisenbahnverbände in Uebung.

IV. Das Recht, das Art. 23 A. 3 einer Bahn einräumt, die in Aus-

---

1) Vgl. Gerstner S. 293.

2) Art. 57; Reglement betr. Einrichtung eines Centralamts, Art. III.

3) Es ist zu hoffen, daß das Centralamt sich nach dem Vorbilde der „Abrechnungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ (früher „Generalsaldierungsstelle“ genannt) sich zu einer Abrechnungsstelle für alle Vertragsbahnen entwickeln wird. Da jetzt schon die „Abrechnungsstelle des Vereins“ die Verrechnung besorgt auch für eine Reihe von Nichtsvereinsbahnen (die belgischen Nichtvereinsbahnen, die schweizerischen, dänischen, schwedischen und norwegischen Bahnen, nachdem diese in den Vereinsreiseverkehr eingetreten sind bezüglich des Verkaufs der Rundreisefahrscheine) und schon jetzt die Verrechnung einer großen Zahl von Forderungs- und Schuldposten in verschiedenen Währungen vollzogen hat, dürfte eine Entwickelung in dieser Richtung sich nicht als zu schwierig erweisen (vgl. über diese Abrechnungsstelle Kaufmann S. 233 ff). Der Rechnungsabschluß der Abrechnungsstelle soll „die früheren gegenseitigen Forderungen bis zur gleichen Höhe durch Kompensation tilgen und durch Novation für die überschießenden Beträge in den Saldoguthaben und Saldoschuldposten des Abschlusses neue Forderungen schaffen“ (Ausschußbericht zur Neuredaktion des Uebereinkommens bei Kaufmann S. 235).

4) Goldschmidt, System, S. 205; Grünhut, Kontokorrentvertrag bei Endemann, Handbuch, III S. 936; Greber S. 61 f.

5) Vgl. Greber S. 107.

6) Vgl. Goldschmidt, System, S. 206.

7) Der Saldo kann auf neue (laufende) Rechnung vorgetragen werden.

führung eines internat. Frachtvertrags der nachfolgenden Bahn das Gut übergiebt, besteht in der Befugnis, diese Nachbahn mit dem Betrage der bis zur Uebergabe erwachsenen Fracht etc. -Forderung im Kontokorrent zu belasten. Es wird der aus dem Frachtbriefe sich ergebende Betrag von der übergebenden Bahn auf der Debetseite der Nachbahn als Posten in den Kontokorrent eingestellt.

Diese Belastung ist aber nur eine vorläufige, eine bedingte [1]), da sie nur unter dem Vorbehalte endgültiger Abrechnung nach Beendigung des Transports bezw. Einziehung der Frachtforderungen durch die Ablieferungsbahn erfolgt („vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des 1. Absatzes dieses Art.“ [23]). Die Eintragung des betreffenden Postens im Kontokorrent wird erst dann eine definitive, wenn die Einziehung der Fracht etc. vollzogen ist. Konnte diese nicht oder nicht in vollem Umfange bewerkstelligt werden, ohne daß die Ablieferungsbahn ein Verschulden trifft, oder wird infolge eines irrtümlich zu niedrig berechneten Frachtbetrags [2]) ein höherer Frachtbetrag eingezogen, so findet eine Minderung oder Erhöhung des Kontokorrentpostens, mit welchem die Transportbahnen belastet sind, statt.

V. Nicht berücksichtigt ist im Art. 23 der Fall einer Frankosendung, da eben nur für die Fälle, wo ein Kreditierungszwang besteht [3]), eine Sicherung durch die Belastung im Kontokorrent geschafft werden sollte.

Es kann aber auch bei Vorausbezahlung der Fracht nicht effektive Auszahlung des Frachtbetrags an die Nachbahn bei der Uebergabe beansprucht werden, sondern in einem solchen Falle kann die Nachbahn die Vorbahn [4]) im Kontokorrent belasten [5]) für den ganzen Frachtbetrag, abzüglich des der Vorbahn zukommenden Frachtanteils, auch hier vorbehaltlich endgültiger Abrechnung nach Beendigung des Transports bezw. Einziehung.

§ 35.

Das materielle Rückgriffsrecht [6]).

I. Nur nach außen, gegenüber dem Publikum tritt die Einheit der Transportgemeinschaft, die Solidarität aller diese bildenden Transportbahnen hervor.

---

1) Vgl. Eger, I.U. S. 413 f.

2) Vgl. Gerstner S. 295.

3) Vgl. Prot. III S. 49.

4) Vgl. Gasca III p. 187; Gerstner S. 295.

5) Ausdrücklich ausgesprochen im schweizer. Tr.G. 1893 Art. 23 A. 3.

6) Art. 47, 48, 49, 54.

Kann eine Entschädigungsklage auch nur gegen die Anfangs- oder End- oder eine Zwischenbahn (Art. 27 A. 3) gerichtet werden, so erscheint die beklagte Bahn doch nur als Vertreter (Geschäftsführer) der Transportgemeinschaft, und die von ihr infolge der Verurteilung geleistete Entschädigungszahlung ist nur als eine provisorische zu betrachten. Denn nur im Interesse einer prompten Erledigung von Entschädigungsansprüchen hat man der passivlegitimierten Bahn diese Leistungspflicht auferlegt, die aber durchaus nicht für den Umfang ihrer (definitiven) Schadenersatzleistung maßgebend sein sollte. Im Gegenteil, der Rückgriff gegen die anderen Glieder der Transportgemeinschaft, ihr Anspruch gegen diese auf Rückerstattung der ganzen von ihr (vorläufig) entrichteten Ersatzsumme oder eines Teiles derselben war in Art. 27 A. 3 („unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander") ausdrücklich vorbehalten. Daß eine Solidarhaft mehrerer am Transporte beteiligten Bahnen für den Rückgriff nicht stattfindet, spricht Art. 49 besonders aus.

Es war nun auch erforderlich, die die Verteilung der Schadenslast unter den einzelnen Transportbahnen regelnden Grundsätze in das I.U. aufzunehmen, um so den passivlegitimierten Bahnen, die unter Umständen eine Haftung für Schäden tragen mußten, die sich nicht auf ihrer Strecke, auch nicht einmal in ihrem Staate ereignet hatten, genügende Garantien für Geltendmachung ihres Rückgriffsrechtes zu gewähren [1]). In dieser Beziehung deckte sich die Auffassung des schweizer. und deutschen Entwurfs [2]) vollständig, welch letzterer die etwas verwickelten schweizer. Vorschläge vereinfachte [3]) und das Rückgriffsrecht im Wesentlichen den Sätzen des Uebereinkommens z. Ver.B.R. nachbildete, die auch mit wenigen Aenderungen Annahme fanden.

Ein Punkt war es namentlich, dessen Regelung in den Kreisen der Interessenten keine Billigung fand.

Die Denkschrift des Vereins (S. 27 f.) rügte besonders die Anerkennung der Zuständigkeit des ordentlichen Richters für die Ordnung des Rückgriffs unter den Bahnen. Im Interesse einer einfacheren, rascheren und weniger kostspieligen Erledigung wurde — die präjudiziell wichtige Frage über Existenz und Umfang einer Entschädigungs-

1) Motive zum schweizer. Entwurf VII (abgedruckt bei Eger, Einf., S. 40).

2) Die deutsche Denkschrift (Prot. I S. LVIII) führte aus: „Die seitens der Schweiz dargelegte Notwendigkeit, dieses Rückgriffsrecht auf eine einheitliche und zweifellose Weise zu regeln, erscheint um so dringender, als die Bahnen des Konventionsgebietes zu einem großen Teile nicht in Vertragsbeziehungen zu einander stehen und nunmehr durch die unfreiwillige Verbindung, welche ihnen der internat. Vertrag auferlegt, in der Lage sind, ihren Rückgriff in entfernten Ländern und wenigstens teilweise unter der Herrschaft von Gesetzen zu nehmen, die ihnen durchaus unbekannt sind."

3) Namentlich suchte der deutsche Entwurf in Rücksicht auf die Verschleppungen, die bei der oft großen Zahl der an internat. Transporten beteiligten Bahnen zu befürchten waren, zu verhindern, daß diese erst nach einander in den Prozeß gezogen würden (Deutsche Denkschrift — Prot. I S. LVIII).

pflicht sollte ja dem ordentlichen Richter nicht entzogen werden — namentlich im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung an Stelle der von den deutschen Kommissarien angeregten[1]) Bildung eines internat. Gerichtshofes für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen die Schaffung eines ständigen Schiedsgerichts[2]), das sich in der Praxis des „Vereins" bewährt hatte[3]), empfohlen.

Diese Vorschläge fanden zwar keine Annahme, doch wird das Schiedsgericht wohl vielfach auf dem Wege der Vereinbarung zwischen einzelnen Eisenbahnverbänden eingeführt werden.

II. Es schaffen nämlich die Vorschriften des I.U. über Rückgriff nicht zwingendes Recht, sondern sie sind subsidiärer Natur. Art. 54 wahrt den Bahnen ausdrücklich das Recht, sowohl das materielle Rückgriffsrecht wie das Rückgriffsverfahren durch Vereinbarungen nach ihrem Ermessen frei zu gestalten.

Die Vorschriften der Art. 47 mit 53 greifen daher nur dann platz, wenn eine anderweite Vereinbarung seitens der Bahnen nicht vorliegt. Eine solche Vereinbarung kann generell, im voraus getroffen sein durch Reglements oder Tarife, welche natürlich den landesrechtlichen Vorschriften entsprechend der staatlichen Genehmigung bedürfen[4]) u. s. w., oder im einzelnen vorliegenden Rückgriffsfalle speziell nur für diesen.

Solche Vereinbarungen werden zumeist wohl die Einsetzung eines Schiedsgerichts zum Gegenstand haben, daneben aber auch die Grundsätze der Schadensverteilung etwas anders verteilen u. s. w.[5]).

III. Man versteht unter Rückgriff den Anspruch einer Bahn, die auf Grund des I.U. eine Entschädigung geleistet hat, gegen eine andere Transportbahn auf (gänzlichen oder teilweisen) Ersatz dieser Entschädigungsleistung.

Wesentliche Voraussetzung der Rückgriffsberechtigung ist daher: Leistung einer Entschädigung auf Grund der Bestimmungen des I.U.[6]),

1) Prot. I S. LIX.

2) Für ein solches sprachen sich auch die italienischen Bahnen aus. Vgl. Monzilli p. 172.

3) Vgl. Uebereinkommen z. Ver.B.R. Art. 26 Z. 1b und Z. 6; Kaufmann S. 227 f. In Frankreich, Belgien und den Niederlanden werden Rückgriffsstreitigkeiten durch Konferenzen der Bahnverwaltungen entschieden. Vgl. Gasca III p. 313.

4) Schlußprotokoll Z. III.

5) z. B. Uebereinkommen z. Ver.B.R. Art. 26 Z. 4 — Entschädigungen bis zum Betrage von 10 M. sind ausschließlich von der regelnden Verwaltung zu tragen, solche von 4—30 M. ohne Rücksicht auf Verschulden von den Transportbahnen nach Verhältnis der Kilometerzahl u. s. w. Vgl. auch die italienische Eisenbahnkonvention vom 12. III. 1872 bei Marchesini II n. 369.

6) Nicht nur Entschädigungsansprüche wegen Verlust, Beschädigung, Lieferfristüberschreitung, sondern alle Entschädigungsansprüche, die sich auf eine Bestimmung des I.U. stützen, z. B. wegen Verletzung der Transportpflicht (Art. 5), wegen Nichtbefolgung der nachträglichen Verfügung (Art. 15), Nichtmeldung von Ablieferungshindernissen an den Absender (Art. 24) u. s. w., sind hier gemeint.

d. h. die Bahn muß nach diesen verpflichtet gewesen sein, die Entschädigung überhaupt und in dem geleisteten Umfange zu zahlen. Ob die Leistung erst nach Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens oder ohne solches erfolgte, ist gleichgültig.

IV. Eine prinzipielle Grundlage für die Verteilung der Ersatzleistung unter den Bahnen bildet das Schuldmoment.

1) „Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich", sagt Art. 47 Z. 1. Es kann mithin die vom Ersatzberechtigten in Anspruch genommene Bahn, die selbst (bezw. deren Leute) den Schaden durch ein Verschulden herbeigeführt hat, keine andere der Transportbahnen im Wege des Rückgriffs in Anspruch nehmen.

Der Beweis dieses Verschuldens ist, wenn dasselbe nicht im Entschädigungsprozesse festgestellt wurde oder überhaupt feststeht, seitens der rückgriffnehmenden Bahn zu erbringen.

2) Wenn mehrere Bahnen den Schaden verschuldet haben, so haftet, falls eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles möglich ist, jede Bahn für den Teil des Schadens, der von ihr verschuldet ist.

3) „Wenn ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar ist, oder wenn eine Unterscheidung des Anteils mehrerer Bahnen am Verschulden in concreto unmöglich ist[1]), so haften alle am Transporte beteiligten Bahnen nach Verhältnis der reinen Fracht" (Art. 47 Z. 3).

Da das für die Schadensverteilung maßgebende Prinzip der Verschuldung hier versagt, wird dem Prinzip der Transportgemeinschaft entsprechend auf eine Verteilung des Schadens unter alle am Transporte beteiligten Bahnen zurückgegangen, also gemeinsame Tragung des Schadens durch sämtliche Transportbahnen anerkannt. Aber auch jetzt soll das Moment der Verschuldung wenigstens negativ zur Geltung kommen, indem diejenigen Transportbahnen, bezüglich deren jede Verschuldung absolut ausgeschlossen ist, also diejenigen, „welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist", auch aus dem Kreise der für den Rückgriff mithaftpflichtigen Transportbahnen ausscheiden.

Allerdings wird durch diese Bestimmung das Prinzip der Verschuldung und das der gemeinsamen Haftung für unverschuldeten Schaden in unbilliger Weise verletzt[2]), indem eine Bahn, wenn nach-

---

1) Man hat erst in der 2. Konferenz auf Antrag Asser-Niederlande ein einfacheres Prinzip (Verteilung nach Verhältnis der reinen Fracht) an die Stelle des verwickelteren des deutschen Entwurfs („wird der Anteil einer jeden Bahn nach dem Grade ihrer Einwirkung auf die Entstehung des Schadens festgesetzt") gesetzt, da es in der That oft unmöglich gewesen sein würde, den Grad der Einwirkung seitens der einzelnen Bahn zu ermitteln (Prot. II S. 60).

2) Vgl. Schwab S. 362.

gewiesen wird, daß der schädigende Zufall sich auf ihrer Strecke ereignet hat (ein Fall, in welchem also nachweisbar der Schaden nicht auf den Strecken der übrigen Transportbahnen entstanden ist), allein den ganzen Schaden zu tragen hat, in welchem Falle alle übrigen Transportbahnen von jeglicher Ersatzpflicht im Rückgriffe befreit sind.

Wenn nun eine gemeinsame Haftung aller Transportbahnen stattfindet, so wird der Schaden unter ihnen geteilt „nach Verhältnis der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte“ (Art. 47 Z. 3). Unter „reiner Fracht“ ist nach einer widerspruchslos erfolgten, protokollarisch vermerkten Erklärung [1]) „die tarifmäßige Fracht, d. h. die Expeditions- und die Streckentaxe mit Ausschluß der Nebengebühren (Wäge-, Aufladegebühren u. dgl.)“ zu verstehen.

Grundlage der Schadensverteilung bildet der jeder Transportbahn auf Grund der Tarife zu berechnende Frachtanteil, nicht der Frachtbetrag, den sie im konkreten Falle wirklich bekommen hat.

4) Eine Aenderung erfährt diese Verteilung der Schadenslast im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der (im Rückgriffe) ersatzpflichtigen Bahnen. Es entspricht der Billigkeit, daß den hieraus entstandenen Schaden nicht die Bahn, die den Schadenersatz geleistet hat, allein trägt, sondern daß alle Glieder der Transportgemeinschaft, dem Grundprinzip derselben entsprechend, diesen Schaden gemeinsam zu tragen haben [2]).

Es wird also der durch die Zahlungsunfähigkeit einer Bahn entstandene Ausfall (der durch die zahlungsunfähige Bahn zu leistende Entschädigungsbetrag, es kann das die gesamte Entschädigungssumme oder nur ein Teil derselben sein) unter alle übrige Transportbahnen verteilt, ohne daß hier diejenigen, auf deren Strecken der Schaden nachweisbar nicht entstanden ist, ausgenommen wären, und zwar nach Verhältnis der reinen Fracht (Art. 47 A. 3).

V. Rückgriff im Falle der Versäumung der Lieferfrist.

Da die Grundsätze über Rückgriffsrecht, wie sie Art. 47 aufstellte, auf alle Entschädigungsansprüche Anwendung finden, die überhaupt auf Grund des I.U. zur Entstehung gelangten, so versteht sich deren Anwendung auf die Fälle der Versäumnis der Lieferfrist, die Art. 48 A. 1 besonders ausspricht, von selbst. Auch hier haftet für den Rückgriff jede schuldige Bahn.

Da dem Publikum gegenüber nur eine Ueberschreitung der Gesamtlieferfrist in Betracht kommt [3]), so daß überhaupt nur, wenn eine solche

---

1) Gerstner-Deutschland auf der 1. Konferenz (Prot. I S. 84).

2) Auf Anregung von Asser-Niederlande (Prot. II S. 127).

3) Vgl. S. 123 („Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Verteilung nicht in Betracht“, sagt Ausf.-Best. § 10, letzter Abs.).

vorliegt, ein Ersatzanspruch gegen eine der passivlegitimierten Bahnen erhoben werden kann, so kann, da die Leistung einer Entschädigung gemäß I.U. präjudiziell ist, nur in einem solchen Falle ein Rückgriff statthaben.

Maßstab für die Verteilung des Schadens unter mehreren schuldtragenden Bahnen bildet in diesem Falle das Verhältnis der Zeitdauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Versäumnis (Art. 48 A. 1).

Für die Beantwortung der Frage, ob eine Ueberschreitung der Lieferfrist seitens einer oder mehrerer Transportbahnen vorliegt, ist es wichtig, den Maßstab zu kennen, nach welchem die Maximallieferfristen des Art. 14 [1]) und Ausf.-Best. § 6 unter die einzelnen Transportbahnen verteilt werden.

Dieser Maßstab findet sich nun in Ausf.-Best. § 10, dessen dem Uebereinkommen z. Ver.B.R. nachgebildete Bestimmungen nur mangels entgegenstehender Vereinbarungen zur Anwendung kommen und einen Unterschied in der Verteilung der Lieferfrist machen, je nachdem es sich um den Nachbarverkehr von nur zwei Bahnen handelt, oder um einen Verkehr, an welchem drei oder mehrere Bahnen beteiligt sind.

Ausf.-Best. § 10 schreiben Folgendes vor: „Die nach Art. 14 des I.U. und § 6 dieser Ausf.-Best. im einzelnen Falle für einen internat. Transport sich berechnende Lieferfrist verteilt sich auf die am Transporte teilnehmenden Bahnen, in Ermagelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1) Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a) die Expeditionsfrist zu gleichen Teilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge) [2]), mit der jede Bahn am Transporte beteiligt ist.
2) Im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Teilen unter allen beteiligten Bahnen verteilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte beteiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommen lediglich der Versandtbahn zu gute.“

---

1) Vgl. S. 116 ff.

2) Nur die im Tarife verzeichnete, nicht die faktische Kilometerlänge.

§ 36.

Das Rückgriffsverfahren [1]).

Es wurde schon hervorgehoben, daß, wie für das materielle Recht, so auch für das Rückgriffsverfahren die Vorschriften des I.U. nur subsidiären Charakter haben, die erst dann, wenn keine besonderen, die Bestimmungen des I.U. abändernde Vereinbarungen unter den Bahnen getroffen sind, zur Anwendung gelangen.

I. Ein wichtiges Prinzip spricht Art. 52 aus: „Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig."

Im Interesse des Entschädigungsberechtigten wird so jede Verzögerung des Entschädigungsprozesses vermieden, für dessen Ausgang es ja ganz irrelevant ist, in welcher Weise die passivlegitimierte, zum Schadenersatz verurteilte Bahn die übrigen Transportbahnen zum Mittragen desselben heranzieht.

Diese Bestimmung des Art. 52 kann nicht durch eine entgegenstehende Vereinbarung außer Kraft gesetzt werden [2]), da solche nur den Rückgriff selbst zum Gegenstand haben können, hier aber das strikte Verbot der Verbindung des Rückgriffs- und des Entschädigungsverfahrens aufgestellt ist, dessen vertragsmässiger Abänderung Art. 4 im Wege steht.

II. Ein zweiter wichtiger Grundsatz ist der (Art. 50), daß für den Rückgriffsanspruch die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung maßgebend ist, und zwar sowohl („in quali et quanto", französ. Text) hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung.

Aber nur unter einer doppelten Voraussetzung ist diese Entscheidung im Entschädigungsprozeß präjudiziell, nämlich:

1) wenn allen im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist, und

2) diese sich auch in der Lage befanden, in dem Prozesse zu intervenieren.

So bildet nach Art. 50 die gerichtliche Entscheidung im Entschädigungsprozesse nur dann die Grundlage für das im Rückgriffsprozesse zu fällende Urteil, wenn ersteres ein endgültiges, ein solches war, das die Rechtskraft beschritten hatte, also durch kein Rechtsmittel mehr anzufechten war. Hierüber geben die Gesetze des Prozeßgerichts Maß.

Sodann ist die Entscheidung im Entschädigungsprozesse präjudiziell für den Rückgriffsprozeß nur in zweifacher Beziehung:

a) in Bezug auf die Frage, ob überhaupt eine Ersatzverbindlichkeit der Bahnen begründet ist, und sodann

---

1) Art. 50—54.

2) Vgl. Gerstner S. 437.

b) in Bezug auf die Höhe der zu leistenden Entschädigung, welche Summe dann auch für die Verteilung des Schadens unter den am Transport beteiligten Bahnen im Rückgriffswege maßgebend ist.

Diese Fragen können daher im Rückgriffsprozesse gar nicht mehr aufgeworfen werden, sie sind schlechthin bindend für die in Anspruch genommenen Bahnen, die die Entscheidung des Entschädigungsgerichts gegen sich gelten lassen müssen. Nur ob die im Rückgriff in Anspruch genommene Bahn und in welchem Umfange sie ersatzpflichtig ist, kann im Rückgriffsprozesse entschieden werden.

ad 1. Da die gemäß Art. 27 A. 3 passivlegitimierte und verklagte Bahn sich durch Rückgriffsklage gegen die übrigen am Transporte beteiligten Bahnen schadlos halten wird, haben diese ein großes Interesse an der Führung und dem Ergebnisse des für sie maßgebenden Entschädigungsprozesses. Es entspricht daher der Billigkeit, daß ihnen Gelegenheit geboten werde, auf diesen Prozeß Einfluß zu gewinnen und durch ihre Mitthätigkeit eventuell auch einen günstigen Ausgang desselben, an dem sie lebhaft interessiert sind, herbeizuführen. Zugleich hat die verklagte Bahn ein Interesse daran, die übrigen durch Rückgriff zu belangenden zum Entschädigungsprozesse heranzuziehen, um so bezüglich der späteren Rückgriffsklagen gegen den Einwand geschützt zu sein, daß dieser Prozeß mangelhaft geführt und durch Schuld der Beklagten für diese ungünstig entschieden worden sei. Darum wurde das Urteil des Entschädigungsprozesses nur unter der Voraussetzung für grundlegend für den Rückgriffsprozeß erklärt, daß „den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen [1]) der Streit in gehöriger Form verkündet“ wird.

Für die Form der Streitverkündigung (litis denuntiatio) sind die am Gerichtsorte geltenden Prozeßvorschriften maßgebend (Art. 55) [2]).

Diese Streitverkündigung stellt sich dar als eine prozessualische Parteihandlung, als eine Aufforderung der beklagten Bahn an die übrigen regreßpflichtigen Transportbahnen als Streitgenosse in ihren Prozeß ein-

---

1) Der Antrag Pynappel-Niederlande, daß diese Bahnen innerhalb 24 Stunden auf telegraphischem Wege von der Hauptklage in Kenntnis gesetzt und ihnen außerdem innerhalb 48 Stunden die Streitverkündigung mittelst eingeschriebenen Briefes zugestellt werden müsse, wie dies in Belgien für Zustellungen an Ausländer Rechtens sei, wurde abgelehnt (Prot. I S. 84 f.).

2) Nach R.Civ.Proz.O. §§ 69, 70 erfolgt die Streitverkündigung durch Zustellung eines Schriftsatzes, in welchem der Grund der Streitverkündigung und die Lage des Rechtsstreites anzugeben ist. Im amtsgerichtlichen Verfahren kann sie zu Protokoll des Gerichtsschreibers geschehen, im Anwaltsprozesse (vor dem Landgericht und höheren Gerichten) durch den Anwalt. Tritt der Litisdenunziat bei, so bestimmt sich sein Verhältnis zu den Parteien nach den Grundsätzen über Nebenintervention. In Oesterreich kann die Streitverkündigung gerichtlich oder außergerichtlich erfolgen (Ullmann S. 124). In Frankreich erscheint die demande en garantie als exception dilatoire, die innerhalb 8 Tagen von der Erhebung der Hauptklage an geltend gemacht werden muß (Code de procédure civile a. 175 ss.; vgl. Boitard I n. 380 ss.).

zutreten [1]); sie hat gleichzeitig an alle Bahnen zu erfolgen [2]) und nicht etwa nur an die zunächst rückwärts liegende Bahn und von dieser an ihre Vorgängerin und so weiter zurück. Ob die Bahnen, welchen der Streit verkündet wurde, dem Prozesse beitreten, in welchem Falle sie (nach Deutscher R.Civ.Proz.O. § 71) als Nebenintervenienten zu betrachten sind, ist gleichgültig, d. h. für die präjudizielle Bedeutung des Entschädigungsurteils kommt nur die Thatsache der Streitverkündigung in Betracht.

ad 2. Eine zweite Voraussetzung besteht darin, daß die streitverkündende Bahn sich auch wirklich in der Lage befunden haben muß, in dem Prozesse zu intervenieren.

Es darf also weder ein rechtliches, noch ein faktisches Hindernis für die Intervention bestehen. Es muß also nach Lage der Gesetzgebung überhaupt der Streitverkündigung die Wirkung der Prozeßintervention des Litisdenunziaten beiwohnen [3]). Ferner muß die Streitverkündigung so frühzeitig und in einer solchen Lage des Rechtsstreites erfolgen, daß eine Intervention möglich ist, und so der Zweck, auf die Gestaltung des Prozesses Einfluß zu gewinnen, noch erreicht werden kann. Die Teilnahme am Prozesse darf auch nicht [4]) durch Krieg, Aufruhr, Naturereignisse u. dgl. m. unmöglich gemacht sein.

3) Um zu verhindern, daß die Streitverkündigung, wie man fürchtete, zu einer Verschleppung des Prozesses führe, schreibt Art. 50 vor, daß die Frist für die Intervention durch den Richter bestimmt werde. Nur zwei Leitpunkte giebt ihm das I.U. hierfür an die Hand, er soll die Frist nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich festsetzen [5]). Das Gericht hat die Verpflichtung, eine solche Interventionsfrist zu bestimmen.

III. Ein drittes wichtiges Prinzip, das der notwendigen Einheitlichkeit des Rückgriffsverfahrens, stellt Art. 51 auf [6]), indem er vorschreibt, daß alle beteiligten Bahnen in ein und derselben Klage zu belangen sind.

---

1) Vgl. Wach I S. 653; v. Canstein I S. 446.

2) Gerstner-Deutschland (Prot. I S. 53), der betonte, daß nach dem deutschen Entwurfe auch das Rückgriffsverfahren auf Eine Aktion zusammengedrängt werde, während der schweizer. Entwurf eine Belangung von Bahn zu Bahn vorgeschlagen habe.

3) Vgl. Gerstner S. 424.

4) Vgl. Eger, I.U., Textausgabe, S. 164.

5) Der Antrag, die Frist im I.U. selbst festzusetzen und zwar eine Maximalfrist, deren Dauer im Verhältnis der Entfernung zu berechnen wäre, und auch zum Schutze der in Anspruch genommenen Bahnen eine Minimalfrist einzuführen, wurde wegen der Schwierigkeit der Festsetzung, die man füglich dem Richter überlassen könne (Prot. II S. 60, 128), abgelehnt.

6) Daß das Prinzip des Art. 51 nur zur Anwendung kommt, „insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist“, erscheint selbstverständlich, nachdem die Befugnis der Bahnen, im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, durch Art. 54 anerkannt ist.

Im Gegensatze zum schweizer. Entwurfe (Art. 32), der einen successiven Rückgriff gegen die unmittelbar vorhergehende bezw. nachfolgende Bahn kannte und so das Rückgriffsverfahren in eine lange Reihe einzelner Prozesse auflösen konnte, hat der deutsche Entwurf im Interesse einer Abkürzung und Vereinfachung des Rückgriffverfahrens den entgegengesetzten Weg beschritten, indem durch das Verbot, die beteiligten Bahnen erst nach einander zu belangen, die Erledigung aller Rückgriffsklagen in einem einzigen Prozesse angeordnet wurde [1]).

So streng führt Art. 51 das Prinzip der Erledigung aller Rückgriffsansprüche in Einem Verfahren durch, daß alle beteiligten, auch rückgriffspflichtigen Bahnen, welche in der Klage nicht als Beklagte aufgeführt sind, gegen jeden weiteren Rückgriffsanspruch gesichert sind. Das Recht des Rückgriffs erlischt damit gegen die nicht belangten Bahnen. Weder kann eine solche die klägerische (rückgriffnehmende) Bahn, die Ersatz geleistet hat, verklagen, noch kann weiterhin eine der anderen beteiligten Bahnen ihren Rückgriff gegen eine solche nicht belangte Bahn nehmen. Das Rückgriffsrecht ist untergegangen, sobald eine Rückgriffsklage erhoben ist gegen alle Bahnen, die in der Klage nicht als Beklagte genannt sind.

Das Prinzip der Einheitlichkeit des Verfahrens wäre aber nicht vollständig durchgeführt, wenn es sich nur auf die Klage erstreckte. Für alle regreßpflichtigen Bahnen soll es nur Ein Verfahren, nur Eine Klage, nur Ein Urteil und nur Einen Richter geben. „Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden", bestimmt Art. 51 A. 2.

Nicht nur im Interesse der raschen Erledigung der Rückgriffsstreitigkeiten, auch im Interesse einer sachgemäßen, alle in Betracht kommenden Verhältnisse berücksichtigenden Entscheidung ist es gelegen, daß das gesamte Material, soweit es für das Urteil ins Gewicht fällt, dem Richter auf einmal dargeboten wird. So kann und muß der Richter den ganzen Rückgriffsprozeß durch Ein Urteil erledigen, das genau die Ersatzsumme bezeichnet, die jede der regreßpflichtigen Bahnen zu zahlen verpflichtet ist.

Der Richter darf unter keinen Umständen, auch da nicht, wo das Recht des Prozeßortes dies zulassen würde, ein Teilurteil erlassen, z. B. nur die Verbindlichkeit zum Schadenersatz anerkennen, nicht aber die Höhe desselben festsetzen oder die Klage angebrachtermaßen oder zur Zeit abweisen [2]), sondern er hat die Verpflichtung, ein die Rückgriffsstreitigkeiten vollständig behebendes, die Rückgriffsleistungen der einzelnen Bahnen endgültig festsetzendes Urteil zu erlassen.

IV. Ein viertes wichtiges Prinzip, das des einheitlichen Gerichtsstandes, stellt Art. 53 A. 1 auf, indem er entsprechend der allgemein-

1) Vgl. Deutsche Denkschrift (Prot. I S. LVIII).

2) Eger, I.U., Textausgabe, S. 165.

gültigen Regel von der ausschließlichen Zuständigkeit des Forums des Beklagten ausspricht: „Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig“ [1]).

Diese Bestimmung ist viel durchgreifender als die des Art. 27 A. 4, welche nur den Staat bestimmt, vor dessen Gericht die Entschädigungsklage anhängig zu machen ist, während die Zuständigkeit des Gerichts durch das Gesetz dieses Staates geregelt wird. Hier (Art. 53) wird gleich das forum domicilii als das allein zuständige bezeichnet, wobei allerdings zu beachten ist, daß auch diese Vorschrift nur eine dispositive ist, die durch entgegenstehende Vereinbarungen außer Kraft gesetzt werden kann (Art. 54). Es ist also einzig — und zwar für alle Rückgriffsklagen, die ja zu einer einzigen verbunden werden müssen — das Gericht des Domizils der Bahn (des Sitzes ihrer Verwaltung) zuständig.

Ein Wahlrecht steht der klagenden Bahn nur dann zu, wenn die Rückgriffsklage gegen verschiedene Bahnen (die nicht dasselbe Domizil haben) zu erheben ist. In diesem Falle kann die Klägerin vor dem forum domicilii einer jeden dieser Bahnen ihre Klage erheben [2]), da die Zuständigkeit eines jeden derselben begründet ist. Durch Erhebung der Klage hat sie ihr Wahlrecht ausgeübt und muß selbstverständlich vor diesem Gerichte des Wohnsitzes einer der im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen die Rückgriffsklage, die gleichzeitig auch gegen alle übrigen regreßpflichtigen Bahnen zu richten ist, erheben.

---

1) Der schweizer. Entwurf (Art. 36) hatte die ausschließliche Zuständigkeit des für die Hauptentschädigungsforderung selbst kompetenten Gerichts auch für Rückgriffsprozesse anerkannt und hierin eine Garantie gegen Schwierigkeiten und Gefahren erblickt, die aus den verschiedenen Auslegungen des I.U. in den höchsten Gerichtshöfen verschiedener Vertragsstaaten entstehen könnten (vgl. Motive z. schweizer. Entwurfe, abgedruckt bei Eger, Einf., S. 40 f.). Dem gegenüber war der deutsche Entwurf bestrebt, dem Bedürfnisse, eine Einheit der Grundlage zwischen dem Haupt- und Rückgriffsprozesse su schaffen (Prot. I S. LVIII), durch die Bestimmung gerecht zu werden, daß die Entscheidung im Entschädigungsprozesse für den Rückgriffsprozeß maßgebend sein soll. Zugleich stellte der deutsche Entwurf (Art. 36) den Grundsatz: actor sequitur forum rei wieder her (Prot. I S. LVIII).

2) Der deutsche Entwurf (Art. 36) hatte in diesem Falle den Richter des Wohnsitzes der der Klägerin nächstgelegenen Vor- oder Nachbahn für zuständig erklärt. Dies wurde von George-Frankreich auf der 2. Konferenz heftig bekämpft, da so in der Regel nur die Gerichte der central gelegenen Länder zum Entscheid über die Rückgriffsstreitigkeiten kommen würden, indem die Bahnen, welchen die Versandt- und Empfangsstation angehörten, die nächstgelegene, d. h. fast immer eine Bahn in dem angrenzenden Lande zu belangen hätten. George meinte, eine derartige Bestimmung könne sogar die Zustimmung seiner Regierung zum I.U. in Frage stellen. Um George entgegenzukommen, schlug Villa-Italien vor, der Klägerin die Auswahl unter den konkurrierenden fora domicilii freizugeben, ein Vorschlag, der dann als (Amendement von de Seigneux) auch Annahme fand (Prot. II S. 61 ff., 129, 141).

ACHTER ABSCHNITT.

Prozeſsrecht.

§ 37.

Die Aktivlegitimation[1]).

Wenn das I.U. auch nicht eine vollständige Prozeßordnung für die aus dem internat. Eisenbahnfrachtvertrag erwachsenden Rechtsansprüche aufstellt, so enthält es doch eine Reihe wichtiger prozessualer Rechtsnormen[2]), die verheißungsvolle Anfänge eines internat. Civilprozeßrechts darbieten.

I. Die Frage der Aktivlegitimation war schon im schweizer. Entwurfe (Art. 15)[3]) entschieden durch das Prinzip, daß diese auf dem Verfügungsrechte über das Gut beruhe.

Dieses Prinzip, welches, nachdem man das verwickelte Dispositionssystem des schweizer. Entwurfs hatte fallen lassen, eine ganz andere Bedeutung gewonnen hatte, spricht klar aus Art. 26: „Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internat. Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht."

Für die Verfügungsberechtigung, von welcher die Klageberechtigung ausschließlich abhängt, ist Art. 15 maßgebend.

II. Nach diesem ist zur Klageerhebung legitimiert:

1) Der Absender bis zu der nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort erfolgten Frachtbriefübergabe oder bis zur Klagezustellung an die Bahn (Art. 15, 16), wenn er das Frachtbriefduplikat vorweist.

Um aber auch für den Fall des Verlustes des Frachtbriefduplikats, als der zur Legitimation des Klägers notwendigen Urkunde, die Erhebung einer Klage gegen die Bahn zu ermöglichen[4]), wurde durch Art. 26 A. 2 bestimmt, daß der Absender, falls er das Frachtbriefduplikat nicht vorzuzeigen vermag, seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen kann. Während das Verfügungsrecht des Absenders gemäß Art. 15 schlechthin von der Vorweisung dieses Duplikats abhängig gemacht ist, wird hier für die Klageerhebung als ein Ersatz dieses Erfordernisses der Nachweis der Zustimmung des

1) Art. 26 (Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 64; H.G.B. Art. 405; V.O. § 73).

2) Auch die das Verfahren in Rückgriffsstreitigkeiten behandelnden Vorschriften, die im § 36 erörtert wurden, sind hier heranzuziehen.

3) Prot. I S. XIX.

4) Vgl. Prot. II S. 39, 108.

Empfängers zugelassen. Eine Aktivlegitimation wird somit nur begründet durch Vorweisung des Duplikats oder durch die Zustimmungserklärung des Empfängers, nicht aber durch irgend einen anderen Beweis des Verlustes des Duplikats [1]).

Eine bestimmte Form ist für die Zustimmungserklärung nicht vorgeschrieben. Jede die Zustimmung des Empfängers zweifellos darthuende Erklärung genügt zur Klagelegitimation. Diese Zustimmung macht aber den Empfänger nicht zur Prozeßpartei [2]).

2) Der Empfänger wird erst und dann ausschließlich klageberechtigt von dem Augenblick, wo das Verfügungsrecht und damit auch das Klagerecht des Absenders erlischt, also gemäß Art. 15 A. 4 von der nach Ankunft des Gutes [3]) am Bestimmungsorte erfolgten Uebergabe des Frachtbriefs an den Empfänger oder der von diesem bewirkten Klagezustellung an die Bahn (Art. 16).

III. Diese Abgrenzung der Klageberechtigung des Absenders und des Empfängers ist aber nicht in voller Schärfe durchgeführt, indem gemäß Art. 16 A. 2 dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort auch vor der Frachtbriefübergabe die Befugnis zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag, insbesondere das Recht zur Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und Auslieferung des Gutes zusteht.

In dem Zeitraum von Ankunft des Gutes am Bestimmungsort bis zur Frachtbriefübergabe an den Empfänger steht die Klageberechtigung sowohl diesem als dem Absender zu. Die Prävention entscheidet. Es erlischt das Recht des Empfängers, sobald der Absender, von dem ihm nach Art. 15 zustehenden Dispositionsrechte Gebrauch machend, eine entgegengesetzte Verfügung (Ablieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort oder einer Zwischenstation) erteilt hat (Art. 16 A. 2).

Diese Regelung der Aktivlegitimation bezieht sich aber nur auf die

---

1) Die entgegengesetzte Ansicht Schwab's, S. 236, ist gegenüber dem klaren Wortlaut von Art. 26 A. 2 („Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen") nicht haltbar. Der Absender kann die Zustimmung des Empfängers, der für den durch die Verweigerung derselben verursachten Schaden aufzukommen hat, im Prozeßwege erzwingen oder eine Amortisation des Duplikates erwirken. Vgl. Eger in Hirth und Seydel, Annalen, 1892, S. 704, 706. Auch im Falle des Annahmeverzugs des Empfängers ist dessen Zustimmung unentbehrlich. So richtig Eger, a. a. O. Anderer Meinung ist Schwab S. 236; Gerstner S. 313.

2) Vgl. Prot. III S. 50.

3) Der auf der 1. Konferenz von de Seigneux gestellte Antrag, dem Empfänger schlechthin ein Klagerecht auf Ablieferung des Gutes einzuräumen, wenn dasselbe als verloren betrachtet werden könne, wurde als unnötig, da der Empfänger den Absender nötigenfalls zur Cession seiner Klage zwingen könne, und zu Verwirrungen führend abgelehnt (Prot. I S. 32).

gerichtliche Geltendmachung, auf jeden, in welch zulässiger Gestalt auch immer vor Gericht erhobenen Anspruch, sei es nun durch Klage, Widerklage, Einrede, Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnis, Pfändung [1]) u. s. w. Sie muß nicht notwendig auch auf außergerichtliche Geltendmachung (Reklamation) Anwendung finden, wenn dies auch in der Regel in analoger Weise geschehen wird. Jedenfalls muß dies geschehen nach V.O. § 73 A. 1 [2]), wo es heißt: „Zur Geltendmachung" (und nicht zur „gerichtlichen" Geltendmachung, wie im Art. 26).

Da, wo besondere Vorschriften [3]) fehlen, sind für Reklamationen die Bestimmungen des betreffenden Landesrechts über Beschwerden im Administrativverfahren maßgebend.

IV. Art. 26 hat sodann nur solche Ansprüche des Absenders oder Empfängers im Auge, welche „aus dem internat. Eisenbahn-Frachtvertrage" entspringen. Die Ansprüche müssen durch einen konkreten internat. Frachtvertrag begründet sein.

Auf Ansprüche, die nur auf einer Bestimmung des I.U., nicht aber auf einem nach Art. 8 desselben abgeschlossenen Frachtvertrag fußen, findet Art. 26 keine Anwendung. Es würde daher ein Ersatzanspruch wegen Verletzung der Transportpflicht (Art. 5) auch von einem Nichtverfügungsberechtigten erhoben werden können, ebenso ein Anspruch auf Grund einer vorläufigen Verwahrung nach Art. 5 A. 2 [4]). Art. 26 ist aber maßgebend für alle aus dem internat. Frachtvertrage entspringenden Ansprüche, gleichviel ob sie auf Vertragserfüllung oder Schadenersatz wegen unterbliebener oder mangelhafter Erfüllung gehen.

§ 38.

Passivlegitimation und Gerichtsstand [5]).

A. Passivlegitimation.

I. Das Prinzip der obligatorischen Transportgemeinschaft kommt zum entschiedenen Ausdruck im Art. 27, der die Frage der Passiv-

1) Eger, I.U. S. 474.

2) Ebenso in Italien Tariffe a. 133.

3) V.O. § 73 A. 2 (und wörtlich übereinstimmend Zus.-Best. z. Ver.B.R. § 64) schreibt vor: „Außergerichtliche Ansprüche (Reklamationen) sind mit einer Bescheinigung über den Wert des Gutes, und wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem anzubringen. Die Eisenbahnen haben derartige Ansprüche mit thunlichster Beschleunigung zu untersuchen und mittelst schriftlichen Bescheides zu erledigen."

4) Ueber andere hierher gehörige Fälle (nichtiger Frachtvertrag Art. 4; Ausführung der Anweisung des Absenders, ohne daß Duplikat des Frachtbriefs vorgezeigt wurde, Art. 15 A. 2) vgl. Eger, a. a. O. S. 701; Schwab S. 326 f. Uebrigens kann Schwab nicht beigepflichtet werden, wenn er Ansprüche auf Grund des Art. 10 und 36 hierher zählt, denn diese fußen auf dem Frachtvertrage.

5) Art. 27, 28 (H.G.B. Art. 401, 429; V.O. § 74).

legitimation bezüglich der Ansprüche aus dem internat. Frachtvertrage gegen die Bahn regelt.

Für diese prozessualen Normen (Art. 27 A. 3—5) ist nun präjudiziell die materiellrechtliche Frage, welche von den am Transport beteiligten Bahnen denn überhaupt für die ordnungsgemäße, für eine den Vorschriften des I.U. entsprechende Ausführung desselben haftbar, mithin ersatzverbindlich für etwaige Mängel desselben sind. Deshalb zieht Art. 27 A. 1 und 2 die materiellrechtlichen Konsequenzen aus dem Prinzip der Transportgemeinschaft, indem er die solidarische Haftung aller am Transport beteiligten Bahnen ausspricht [1]), mit den Worten: „Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen.“

Bei der Einheitlichkeit des internat. Frachtvertrags, der sich in dem durchgehenden internat. Frachtbriefe verkörpert, hat die Annahmebahn als Vertreterin der sich infolge ihrer Beteiligung an dem konkreten Transporte zur Transportgemeinschaft zusammenschließenden Bahnen den internat. Frachtvertrag mit dem Absender abgeschlossen und so die Haftung für die Ausführung des Transports nicht nur auf ihrer Strecke, sondern auf der Gesamtstrecke der Transportgemeinschaft zu tragen.

Der Eintritt der auf die Annahmebahn folgenden Transportbahnen in den Frachtvertrag wird bewerkstelligt durch die Uebernahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbriefe. Jede der am Transport beteiligten Bahnen haftet solidarisch für die Ausführung des Transports.

Für alle Glieder der Transportgemeinschaft wird somit eine Korrealobligation [2]) begründet, indem „eine für alle und alle für einen“ haften. Daß diese Grundsätze über die materiellrechtliche Haftung nach außen, gegenüber dem Publikum, wenn sie auch äußerlich (im Art. 27) verbunden sind mit denjenigen über die prozessuale Regelung der Frage der Passivlegitimation, sich mit diesen nicht decken, wird sich alsbald ergeben.

II. Nach Anerkennung der solidarischen Verantwortlichkeit aller an einem konkreten Transporte beteiligten, in einem Korrealverhältnis stehenden Bahnen müßte eigentlich jede dieser solidarisch haftbaren Bahnen von dem Ersatzberechtigten mit der Schadensklage in Anspruch

---

1) Vgl. S. 49.

2) Vgl. Meili, Moderne Verkehrsanstalten, S. 48.

genommen werden dürfen [1]). Die Interessen des Eisenbahnverkehrs stehen dem aber entgegen.

„Sollen die unabsehbaren Verzögerungen und Schwierigkeiten, welche an sich die Beteiligung verschiedener Bahnen verschiedener Staaten an ein und demselben Transport für den Klageberechtigten mit sich bringt, beseitigt oder doch möglichst vermindert werden“ [2]), so mußte, nach dem Vorgange der Gesetzgebung und Praxis der meisten Vertragsstaaten [3]), die Passivlegitimation auf eine sehr geringe Zahl der am Transporte beteiligten Bahnen beschränkt werden.

Diesem Verkehrsbedürfnisse hatte zwar schon der schweizer. Entwurf (Art. 16) [4]) entsprochen, aber gegen die hier vorgeschlagene Regelung machten sich doch Bedenken geltend, so daß man dem an H.G.B. Art. 429 und B.R. alt § 62 sich anschließenden Vorschlag des deutschen Entwurfs zustimmte.

Da, wie wir gesehen haben, die an einem Transporte beteiligten Bahnen eine Transportgemeinschaft bilden, so handelt es sich hier nur darum, festzustellen, welche der Mitglieder dieser Gemeinschaft als Vertreter derselben die Beklagtenrolle mit allen Rechtsfolgen zu übernehmen genötigt sind. In welcher Weise die beklagte Bahn sich von der oder den schuldigen Bahnen schadlos halten läßt, nach welchen Grundsätzen die Verteilung der Schadenssumme unter den haftbaren Bahnen vor sich zu gehen hat, das berührte nur das innere Verhältnis der Bahnen, nicht aber die Klageberechtigten. Das Korrealverhältnis, die Solidarhaft der Bahnen soll in keiner Weise durch diese Bestimmung getroffen werden [5]).

„Unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander“ regelte Art. 27 die Passivlegitimation. Hierbei leitete als Richtschnur der Gedanke, dem Berechtigten die Verfolgung seiner Rechte so leicht als möglich zu machen [6]).

III. Deshalb bestimmte im Einklange mit H.G.B. Art. 429 und B.R. alt § 62 der Art. 27 A. 3: „Die Ansprüche aus dem internat. Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen

---

1) Vgl. Wendt S. 509.

2) Motive des schweizer. Entwurfs VI B.

3) Vgl. H.G.B. Art. 429; B.R. alt § 62; Sarrut n. 795 (Codice di com. a. 411).

4) Nach diesem sollte der Absender, wenn für diesen das Dispositionsrecht vorbehalten war, die Klage nur gegen die Annahmebahn beim Gerichte des Absendeortes erheben, beim Fehlen dieses Vorbehalts aber der Empfänger seine Klage nur gegen die Ablieferungsbahn beim Gerichte des Bestimmungsortes geltend machen dürfen. So konnte der Kläger nicht nach seiner Wahl eine der beiden Bahnen belangen, sondern er mußte je nach der Dispositionsbefugnis entweder die Annahme- oder die Ablieferungsbahn in Anspruch nehmen. Diese Beschränkung liegt aber nicht im Interesse der Ersatzberechtigten. Vgl. Eger, Einf., S. 85 und Prot. I S. LIV (Begründung des deutschen Entwurfs).

5) Vgl. Eger bei Hirth-Seydel, Annalen 1892 S. 783.

6) Prot. I S. 33.

gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu."

Diese Ordnung der Passivlegitimation bezieht sich nur auf Ansprüche, die gegen die Bahn gerichtet werden, während für Klagen, die die Bahnen als Kläger anstrengen, weder die Aktiv- noch die Passivlegitimation im I.U. geregelt werden [1]). Es handelt sich ferner hier wie im Art. 26 [2]) nur um Ansprüche aus einem bestimmten internat. Frachtvertrag. Alle nicht aus einem solchen Frachtvertrage herrührenden, sondern nur mit ihm in mittelbarer Beziehung stehenden Ansprüche, z. B. wegen Nichtabschließung eines Frachtvertrags, wegen Zurückerstattung von zu viel erhobenem Lagergeld oder wegen Verlustes oder Beschädigung des in vorläufige Verwahrung der Bahn gegebenen Gutes können nur gegen die eine verantwortliche Bahn erhoben werden [3]).

Der Kläger kann dagegen seine Klage aus dem Frachtvertrage richten, entweder:

a) gegen die erste Bahn, d. i. die Annahme- oder Versandtbahn, welche den Frachtvertrag abgeschlossen hat und für die Ausführung des Transports bis zur Ablieferung haftet, oder

b) gegen diejenige Bahn, welche das Gut zuletzt [4]) mit dem Frachtbriefe übernommen hat. Diese Bahn kann, muß aber nicht identisch sein mit der Empfangs-(Ablieferungs-)Bahn [5]). Diese Klage hat zur Voraussetzung den Nachweis, daß die in Anspruch genommene Bahn Gut und Frachtbrief und zwar als letzte übernommen hat [6]). Dieser unter Umständen schwierige Nachweis wird wohl in der Regel dadurch zu führen sein, daß im Reklamationswege (durch Laufzettel u. s. w.) festgestellt wird, an welche der Bahnen Gut und Frachtbrief nicht mehr übergeben worden ist. Vielfach wird aber gerade die Schwierigkeit dieses Negativbeweises, als Voraussetzung der Passivlegitimation, den

---

1) Vgl. Schwab S. 240.

2) Vgl. S. 277.

3) Vgl. Gasca III p. 212.

4) Ein Antrag, die Klage, wenn der Absender Kläger, nur gegen die erste Bahn, und wenn der Empfänger Kläger ist, nur gegen diejenige Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat etc., zuzulassen, wurde abgelehnt (Prot. I S. 32 f.). Vgl. auch den ebenfalls eine Beschränkung der Wahl des Klägers bezweckenden schweizer. Entwurf S. 279 Anm. 4.

5) Prot. II S. 40. Ein Antrag Perl-Rußland, die Empfangsbahn einzuschieben, weil man dem Handelsstande nicht zumuten könne, sich darüber zu erkundigen, wo das Gut allenfalls stecken geblieben sei, und alsdann in einem vielleicht sehr entfernten Land und unter einer ihm unbekannten Gesetzgebung sein Recht zu suchen, wurde abgelehnt.

6) Vgl. Eger, a. a. O. S. 785 f.

Kläger veranlassen seine Klage nicht gegen diese, sondern gegen die erste Bahn anzustrengen.

Endlich kann der Kläger, wenn er keine dieser beiden Bahnen belangen will, seine Klage auch richten:

c) gegen die Bahn, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat [1]). Ob die Bahn ein Verschulden trifft oder nicht, ist gleichgültig. Der Kläger hat die Thatsache des Schadenseintrittes auf der beklagten Bahn [2]) zu beweisen [3]).

Wenn es nun auch dem Ermessen des Klägers anheimgestellt bleibt, gegen welche der drei bezeichneten Bahnen er seine Klage richten will, so befreit doch, was dem Wesen des Korrealverhältnisses nicht entspricht, die Klage gegen die eine Bahn die übrigen von dem Einlassungszwang. Die Klageerhebung wird hier nicht als das Mittel, zur Befriedigung des Ersatzberechtigten zu gelangen, betrachtet [4]), sondern „das Wahlrecht unter den erwähnten Bahnen erlischt [5]) mit der Erhebung der Klage" (Art. 27 A. 5) [6]). Er muß die Konsequenzen einer unrichtigen Wahl tragen und kann, wenn er z. B. die Bahn, auf deren Strecke der Schaden sich ereignet, verklagt, mit seiner Klage aber abgewiesen wird, weil der Nachweis, daß der Schaden auf der Strecke der verklagten Bahn eingetreten ist, mißlingt, nun nicht mehr eine neue Klage gegen eine der beiden anderen Bahnen erheben [7]).

Der Moment der Beendigung des Wahlrechts bildet die Erhebung der Klage. Welcher Prozeßakt als Erhebung der Klage anzusehen ist,

---

1) Auf der 1. Konferenz wurde im Einklang mit dem schweizer. Entwurf die Beseitigung der Passivlegitimation dieser Bahn, aber erfolglos, angestrebt. (Ebenso in dem Gutachten der italienischen Bahnen, vgl. Monzilli p. 106.) Es wurde aber besonders von Meyer-Deutschland betont, daß es wohl das Natürliche sei, daß der Absender beim ersten, der Empfänger beim letzten Forum klage. Man sehe aber nicht ein, warum man sie an der Wahl hindern soll, wenn es ihren Interessen besser entspreche, einmal an einem anderen Forum zu klagen. Das Forum der schuldigen Bahn sei im Interesse der Bahnen gewählt, um die Regreßklagen von vornherein möglichst zu verhindern (Prot. I S. 33).

2) Dies gilt nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, auch wenn es hier nicht, wie im Art. 429 H.G.B. ausdrücklich ausgesprochen ist.

3) Wegen dieses Nachweises wurden erfahrungsgemäß in Deutschland bisher die in Mitte liegenden Bahnen äußerst selten in Anspruch genommen (Eger, Einf., S. 83).

4) Vgl. Wendt S. 511.

5) Diese Beschränkung ist dem Art. 429 H.G.B. fremd.

6) Es ist in dieser Beziehung der Rechtszustand des vorjustinianeischen Rechts gegeben, nach welchem alle Korrealschuldner durch die Klagenkonsumtion befreit waren, nachdem einer von ihnen verklagt und mit ihm die Litiskontestation vollzogen war (Dernburg, Pandekten, II § 72).

7) Solange der Prozeß noch schwebt, steht jeder der anderen Bahnen, wenn gegen sie die Klage erhoben wird, die prozeßhindernde Einrede der Rechtshängigkeit (exceptio litis pendentis) und nach Fällung eines rechtskräftigen Urteils die „Einrede der abgeurteilten Sache" (exceptio rei iudicatae) zu, auch wenn der Prozeß vor dem Gerichte eines anderen Staates anhängig gemacht ist oder von diesem das erste Urteil gefällt wurde. Vgl. S. 291 f.; v. Bar, Theorie, S. 546 ff.

entscheidet sich nach den für den Prozeßrichter geltenden Gesetzen [1]) (Art. 55).

IV. Von dem Grundsatze des Art. 27 A. 3, wonach der Kläger nicht nur auf dem Wege der Klage, sondern auch der Widerklage und Einrede lediglich eine der drei bezeichneten Bahnen in Anspruch nehmen darf, statuiert Art. 28 [2]) eine Ausnahme, indem er bestimmt: „Im Wege der Widerklage oder Einrede können Ansprüche aus dem internat. Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27 A. 3 bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet."

Für Klagen, welche die Bahnen erheben, giebt Art. 27, wie erwähnt, nicht Maß. Es kann nun eine am Transport beteiligte, aber nicht zu den drei bezeichneten Bahnen gehörige Bahn eine Klage erheben gegen den Absender oder Empfänger [3]). Es wäre unbillig in diesem Falle dem Beklagten, der einer solchen Klage durch Einrede oder Widerklage zu begegnen in der Lage wäre, dieses Recht zu versagen, weil der (klägerischen) Bahn die Passivlegitimation im Sinne des Art. 27 abgeht, Absender oder Empfänger also eine selbständige Klage gegen diese Bahn nicht erheben könnte. Um nun jeden Zweifel in dieser Beziehung zu benehmen, spricht Art. 28 dieses Recht, Ansprüchen aus dem internat. Frachtvertrage Gegenansprüche im Wege der Widerklage oder Einrede entgegenzustellen, dem Beklagten ausdrücklich zu. Diese Befugnis ist aber abhängig gemacht von der Konnexität mit der Klage. Es müssen also Widerklage und Einrede aus demselben Frachtvertrage hervorgehen wie die Klage.

Ueber die Reklamation ist im I.U. nichts bestimmt, doch dürfte die Beschwerde auch bei den Bahnen, gegen welche eine gerichtliche Klage geltend gemacht werden kann, zu erheben sein [4]).

B. Gerichtsstand.

V. Die Sicherung der Rechtsgleichheit erheischte die Aufstellung von einheitlichen Vorschriften über den Gerichtsstand für Klagen aus

---

1) Die Bestimmung des Art. 15 A. 4, wonach für den Moment der Erhebung der Klage deren Zustellung an die Bahn entscheidend ist, ist hier nicht wiederholt. Nach deutscher R.Civ.Proz.O. § 230 erfolgt die Erhebung der Klage durch Zustellung eines Schriftsatzes.

2) Vgl. über dessen Entstehungsgeschichte Prot. II S. 44 f., 110 f.; III S. 43.

3) z. B. einen Anspruch wegen Beschädigung des Materials oder anderer Güter infolge falscher Frachtbriefangabe (Art. 7), gegen welchen der Beklagte einredeweise Lieferfristüberschreitung der Bahn geltend macht; gegen eine Klage auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht (Art. 12 A. 4), Ersatz der Kosten für Ausführung nachträglicher Verfügungen Gegenansprüche: aus demselben Vertrage Nachforderung wegen zu viel erhobener Fracht, wegen Verlust des Gutes, wegen unterbliebener oder mangelhafter Ausführung einer nachträglichen Verfügung (Eger, a. a. O. S. 794; Gasca III p. 219).

4) Vgl. Prot. I S. 33.

dem internat. Frachtvertrag, die aber nicht weiter, als es dieser Zweck verlangte, die Gesetzgebungsfreiheit der Vertragsstaaten einengen sollten. Man begnügte sich deshalb mit der Aufstellung folgender Vorschrift: „Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist“ (Art. 27 A. 4).

Man ging nicht so weit, wie die klare und präzise Fassung des deutschen Entwurfs (Art. 16 A. 4) wollte, welche besagte: „das Gericht des Wohnsitzes der verklagten Bahn ist das ausschließlich zuständige“ [1]), sondern wollte nur verhindern, daß die beklagte Bahn ihrem (inländischen) Richter entzogen werde, daß, wie dies z. B. nach Code civil a. 14 [2]) möglich ist, ein anderer Richter als der des Landes des Beklagten zuständig sein kann [3]).

Einheitlich ist somit in Anerkennung des Satzes „actor sequitur forum rei“ nur das Prinzip aufgestellt, daß nur ein Gericht des Staates, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat, zuständig sein könne. Dagegen richtet sich die Entscheidung der Frage, welches der verschiedenen Gerichte dieses Staates (Gerichtsstand des Domizils, des Vertragsabschlusses, der Vertragserfüllung, das Gericht des Sitzes der Centralverwaltung oder einzelner Stationen, Civil- oder Handelsgericht u. s. w.), nach den Gesetzen dieses Landes [4]), welche auch

1) Für Rückgriffsansprüche hat Art. 53 das forum domicilii als ausschließlich zuständig anerkannt.

2) Nach diesem kann ein Franzose auch den nicht in Frankreich wohnenden Ausländer vor ein französisches Gericht laden wegen seiner mit einem Franzosen in Frankreich oder im Auslande eingegangenen Verbindlichkeiten.

3) Vgl. Kommissionsbericht (Prot. II S. 110).

4) In Deutschland wird nach R.Civ.Proz.O. § 19 der Gerichtsstand einer Privateisenbahngesellschaft durch ihren Sitz, d. i. den Ort, wo die Verwaltung geführt wird, bestimmt; der der Staatsbahnverwaltung wird (§ 20) durch den Sitz der Behörde bestimmt, welche den Fiskus zu vertreten hat, d. i. in Preußen das Gericht des Betriebsamts. Zuständig sind Amts- oder Landgerichte. Vgl. Endemann, Eisenbahnrecht, S. 719. Die Bahnstationen, selbst die Hauptstationen können nicht verklagt werden, da sie nicht als Niederlassungen gelten, für welche der Gerichtsstand der Niederlassung (§ 22) begründet ist (R.G. II S. 389).

Ebenso ist auch in Oesterreich das Gericht des (statutarischen) Wohnsitzes das zuständige (v. Buschman S. 209).

In der Schweiz sind die Gerichte des Ortes zuständig, wo die beklagte Bahn ihr Domizil hat (schweizer. Tr.Ges. 1893 Art. 27).

In Frankreich kann eine Bahn verklagt werden vor dem Handelsgericht des Sitzes der Gesellschaft; da, wo ein Hauptbahnhof besteht, der als eine Succursale des Geschäfts angesehen werden kann; in einem Departement, wo der Vertrag geschlossen und die Ware aufgegeben wurde, endlich in dem Departement, wo die Zahlung zu bewerkstelligen ist. In den Arrondissements, in welchen Handelsgerichte nicht existieren, sind die Civilgerichte zuständig (Prot. II S. 40; vgl. die Entscheidungen bei Picard IV p. 891 n.).

Ebenso in Belgien (Lanckman n. 562 ss.).

In Italien kann (Codice di com. a. 872) die Bahn bei dem Gericht (Prätor,

maßgebend sind für die Frage, wo die verklagte Bahn ihren Wohnsitz hat [1]).

§ 39.

Das Hauptprinzip des Prozefsrechts [2]).

Der durch Erhebung der Klage vor dem Gerichte eines Staates eingeleitete Prozeß stellt sich dar als ein Rechtsverhältnis, das in feste Beziehung zu diesem Staate und dessen Recht gerückt ist und vom Territorialprinzip [3]) beherrscht wird.

Uebereinstimmend wird in Theorie und Praxis der Satz anerkannt, daß das inländische Prozeßrecht, also das Gesetz des Prozeßgerichts (lex fori) auf den Prozeß Anwendung zu finden habe [4]).

Es ergab sich mit Notwendigkeit, daß dieses internationalrechtliche Prinzip auch das I.U. beherrschen mußte.

I. Art. 55 bringt es zum Ausdruck, indem er vorschreibt: „Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.“

Während der schweizer. Entwurf (Art. 37) diesen Grundsatz nur für Rückgriffsprozesse und deren Verbindung mit dem Hauptentschädigungsprozesse anerkannte, hat der deutsche Entwurf (Art. 37) [5]) diesen auf das „prozessualische Verfahren“ überhaupt ausgedehnt, welche Ausdehnung dann auch Annahme fand.

Es ist somit die einheitliche Regel aufgestellt, daß für das gerichtliche Verfahren [6]) in allen auf Grund von Bestimmungen des I.U. entstandenen Rechtsstreitigkeiten ausschließlich das Landesprozeßrecht des Prozeßgerichts (lex fori) maßgebend sei. Alle das gerichtliche Verfahren berührende Fragen [7]), alle Prozeßhandlungen, ihre Voraussetzungen,

---

wenn Streitgegenstand bis 1500 M. beträgt; darüber Handelsgericht) des Ortes, wo sich die Abfahrts- oder Ankunftsstation befindet, verklagt werden (vgl. Marchesini II n. 372 s.).

1) Vgl. Gerstner S. 320.

2) Art. 55.

3) Vgl. Menger S. 131.

4) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 357 ff.; Wach I S. 220; Jettel S. 120.

5) Prot. I S. XXXIV.

6) Der Ausdruck der Entwürfe „das prozessualische Verfahren“ war in dieser Beziehung präziser als der „das Verfahren“ des Art. 57, wenn auch über die Bedeutung dieses Ausdrucks ein Zweifel nicht entstehen wird.

7) Es ist hier namentlich an alle diejenigen prozessualen Fragen zu erinnern, die in der Resolution des Institut de droit international (1877) aufgezählt sind: „Les formes ordinatoires de l'instruction et de la procédure seront régies par la loi du lieu où le procès est instruit. Seront considérées comme telles, le prescriptions relatives aux formes de l'assignation, aux délais de comparution, à la nature et à la forme de la procuration ad

Formen und Wirkungen [1]) müssen sich nach den Vorschriften dieses Rechts richten, wie dies aus Konferenzverhandlungen zweifellos hervorgeht [2]). Diese sind daher auch für das ganze Beweisverfahren [3]) maßgebend, so für die Beweislast, die Zulässigkeit bestimmter Beweismittel und ihre Beweiskraft, Zulässigkeit des Gegenbeweises [4]) u. s. w.

II. Dieses prozessuale Prinzip ist aber kein absolutes. Die Bestimmungen der Landesprozeßgesetze, der lex fori, treten subsidiär in Kraft, nur dann, wenn im I.U. keine anderen prozessualen Vorschriften aufgestellt sind. Diese haben dann den Vorrang und müssen als einheitliche Rechtsnormen in allen Vertragsstaaten unbedingt in erster Reihe zur Anwendung kommen.

Die prozessualen Vorschriften des I.U. sind im wesentlichen folgende:

Art. 8 A. 3: Beweiskraft [5]) des Frachtbriefs (S. 54 ff.);

Art. 30 und 39: Beweislast der Bahnen bezüglich der Befreiung von der Haftpflicht (S. 190, 236 ff.);

Art. 31 A. 2 und Art. 32 A. 3: Vermutung und Gegenbeweis bei Beschränkung der Haftpflicht der Bahnen (S. 209 ff., 194);

Art. 38 A. 1: Beweispflicht des Berechtigten über Vorhandensein und Höhe des weiteren Schadens bei Deklaration des Interesses an der Lieferung (S. 231);

Art. 33: Vermutung des Verlustes eines Gutes ohne Beweispflicht (S. 187);

Art. 40: Beweispflicht bei Schadensansprüchen wegen Versäumung der Lieferfrist (S. 239 ff.);

---

litem, au mode de recueillir les preuves, à la rédaction et au prononcé du jugement, à la passation en force de chose jugée, aux délais et aux formalités de l'appel et autres voies de recours, à la péremption de l'instance" (Meili, Geschichte und System, S. 139).

1) Vgl. Wach I S. 220.

2) Vgl. über die Tragweite der Regel des Art. 55 Gerstner S. 439 f., 441.

3) Im Laufe der Berner Verhandlungen war folgender Abs. 2 des Art. 55 angenommen worden: „Wenn es sich darum handelt, das Vorhandensein, die Höhe oder die Verteilung eines Schadens festzustellen, namentlich in den Fällen der Art. 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 und 47, so entscheidet der Richter nach freier, aus dem Inbegriff der Verhandlungen geschöpfter Ueberzeugung, ohne an bestimmte Beweisregeln gebunden zu sein." Diese den §§ 259 und 260 der deutschen R.Civ.Proz.O. nachgebildete Anerkennung des Prinzips der freien Beweiswürdigung für die auf Grund des I.U. zu entscheidenden Entschädigungsprozesse würde namentlich für diejenigen Rechtsgebiete, in welchen die gesetzliche Beweistheorie noch in Kraft ist (dies ist der Fall in Oesterreich für die Hauptprozeßarten und in einzelnen Kantonen der Schweiz, vgl. Prot. II S. 63; Ullmann S. 251; Schurter, Grundzüge des materiellen Beweisrechts in der schweizer. Civilprozeßgesetzgebung, [Diss.] Zürich 1890, S. 423 ff.), eine große Bedeutung gehabt haben. Abs. 2 wurde gestrichen auf Antrag von George-Frankreich, der der Gesetzgebung der einzelnen Staaten die Vorschriften betreffend die Würdigung der Beweise vorbehalten wollte (Prot. II S. 63, 130).

4) Menger S. 154 f.; Jettel S. 150; a. M. v. Bar, Theorie, II S. 383 f., der die Fragen der Beweislast und der gesetzlichen Präsumtionen als materiellrechtliche auffaßt.

5) Vgl. Anm. 4.

Art. 44 Z. 1 und 4b: Beweispflicht bezüglich des Erlöschens der Ansprüche der Bahn [1]) (S. 250 f.);

Art. 26 und 27 A. 4: Aktiv- und Passivlegitimation (S. 275 f., 277 f.);

Art. 27 A. 4: Gerichtsstand (S. 282 f.);

Art. 28: Zulässigkeit von Einreden und Widerklagen gegen nicht passivlegitimierte Bahnen (S. 282);

Art. 46: Unzulässigkeit der Geltendmachung von erloschenen oder verjährten Ansprüchen im Wege der Widerklage oder Einrede (S. 255, 260);

Art. 23 A. 4 und 5: Unzulässigkeit der Pfändung und Beschlagnahme von Forderungen und rollendem Material (S. 293 f.);

Art. 56: Vollstreckbarkeit von Urteilen in anderen Vertragsstaaten und Kaution für Prozeßkosten (S. 286 ff.), und

Art. 50 bis 53: Vorschriften über Rückgriffsverfahren (S. 270 ff.).

§ 40.

Vollstreckbarkeit ausländischer Urteile [2]).

Die Geltung einheitlicher Privatrechtsnormen im ganzen Vertragsgebiete erlangt ihre wahre Bedeutung erst mit der Sicherung der Realisierung der auf Grund derselben erwachsenen gerichtlich anerkannten Ansprüche in allen Vertragsstaaten.

Da über diese praktisch so überaus bedeutsame Frage, die in der Litteratur des internat. Privat- und Prozeßrechts der letzten Jahre sehr häufig erörtert wurde [3]), keine Uebereinstimmung in den Gesetzgebungen der Vertragsstaaten [4]) herrscht [5]) und völkerrechtlich ein Anspruch auf Vollstreckung ausländischer Urteile nicht besteht [6]), so war eine einheitliche Regelung [7]) im I.U. dringend nötig [8]).

---

1) Vgl. auch Art. 47 A. 3 über Nachweisbarkeit eines Verschuldens.

2) Art. 56.

3) Vgl. Meili, Geschichte und System, S. 164 ff.

4) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 461 ff.; Lammasch bei v. Holtzendorff III S. 400 ff.

5) Lammasch bei v. Holtzendorff III S. 403 weist zur Begründung der Notwendigkeit internationaler Vereinbarungen darauf hin, daß nicht einmal den einzelnen Staaten die Ausprägung fester Grundsätze bezüglich dieser Frage gelungen sei, wie die Unklarheit und das Schwanken der französischen Praxis und der russischen Theorie und Praxis beweise.

6) Vgl. Böhm, Handbuch, I S. 167.

7) Ueber die eine einheitliche internationale Regelung bezweckenden, konkrete Vorschläge enthaltenden Resolutionen des Institut de droit internat. und der Association for the reform and codification of the law of nations vgl. Fusinato p. 3 ss.; Meili, Geschichte und System, S. 170 ff.

8) Folgendes ist der Rechtszustand in den einzelnen Vertragsstaaten, der nun durch Art. 56 einheitlich geregelt ist, soweit das I.U. in Frage kommt (vgl. Asser sen., De

I. Art. 56 stellt so das Prinzip der Vollstreckbarkeit der auf Grund der Bestimmungen des I.U. erlassenen Urteile im Gebiete sämtlicher Vertragsstaaten auf.

Diese Vollstreckbarkeit hat ein Urteil aber nur zu beanspruchen, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

1) Das Urteil muß infolge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnisverfahrens [1]) erlassen sein.

Es ist so dem völkerrechtlichen Erfordernisse des genügenden Gehörs [2]) beim Prozeßgerichte entsprochen, nach dessen Gesetz die Voraussetzungen des Kontumacialurteils zu beurteilen sind.

Es handelt sich hier nur um gerichtliche Urteile, nicht um solche von Verwaltungsbehörden oder Verwaltungsgerichten, um Erkenntnisse von Schiedsgerichten nur da, wo diesen nach dem Gesetze des Prozeß-

---

l'effet in Revue de dr. i. I p. 82 ss.; Wach I S. 240 ff.): Eine Vollstreckung ausländischer Urteile beim Nichtvorhandensein von Staatsverträgen lassen ohne materielle Nachprüfung nicht zu Frankreich (Code de procéd. civ. a. 546; Code civil a. 2128). Das System der révision au fond et à la forme ist das in der französischen Litteratur und Rechtsprechung fast allein herrschende (vgl. Lachau et Daguin p. 11 ss.; Jettel S. 190 f.). In Luxemburg gilt französ. Recht (Koppers S. 72), in Belgien findet, wenn kein Staatsvertrag besteht, eine Nachprüfung (révision au fond) statt (Code de procédure civile belge 1876 a. 10; Humblet in Journal du dr. int. pr. IV, 1877, p. 339 ss.).

Niederlande (nur ausländische Urteile über Havarie und Bergelohn sind ohne Nachprüfung vollstreckbar), vgl. Francke in Zeitschr. f. Civilprozeß, VIII S. 54; niederländ. Civ.Proz.O. a. 431; Journal du dr. int. pr. VI, 1879, S. 361; Asser sen., De l'effet in Revue de dr. i. I p. 89 s.

Rußland (vgl. Francke a. a. O. S. 73; Auslegung des Art. 1273 der russ. Civ.Proz.O. im Sinne der Zulässigkeit der Vollstreckung bei Martens [Journal du dr. int. pr. V, 1881, p. 139 ss.], bezüglich der Ostseeprovinzen vgl. Engelmann im Journal du dr. int. pr. XI, 1884, p. 113 s.; vgl. noch Francke a. a. O. S. 73 f.).

In der Schweiz stehen auf dem französischen Standpunkte der Unzulässigkeit der Vollstreckung die kantonalen Gesetze von Genf, Freiburg, Waadtland und Glarus (Roguin im Journal du dr. int. pr. X, 1883, p. 118 s., 128 s., 125).

Dagegen wird die Vollstreckung ausländischer Urteile ohne materielle Nachprüfung unter gewissen Bedingungen (Gegenseitigkeit, Uebereinstimmung mit der staatlichen Ordnung, Zulässigkeit der Vollstreckung nach dem Rechte des Vollstreckungsortes) zugelassen (vgl. v. Bar, Theorie, II S. 480 ff.), indem die Gerichte das ausländische Urteil mit der Vollstreckungsklausel (Exequatur) versehen, in Deutschland (R.Civ.Proz.O. §§ 660, 661; Wach I S. 223 ff.; Francke a. a. O. S. 1 ff.); Oesterreich und Ungarn (Jettel S. 168 ff., 181 f.); Italien (Codice di procedura civile a. 491; Fusinato p. 22; Chrétien im Journal du dr. int. pr. XIII, 1886, p. 667 ss.); in den übrigen (außer den vier oben genannten) Kantonen der Schweiz (in einigen unterliegt jedoch die Vollstreckung dem Ermessen der Regierung bezw. des Gerichts) vgl. Roguin, l. c. p. 124 ss., 117 ss.; über den französisch-schweizer. Vertrag (1869) und die Konventionen mit Oesterreich und Baden vgl. Meili, Geschichte und System, S. 187 f., 167 ff.

1) Französische Versäumnisurteile (jugements par défaut) werden nach Code de proc. civ. a. 156, wenn sie nicht innerhalb 6 Monaten nach ihrer Verkündigung vollstreckt sind, rechtsunwirksam („seront réputés non avenus"). Vgl. Boitard I p. 298.

2) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 490 f.

gerichts die Wirkung von rechtskräftigen gerichtlichen Urteilen zuerkannt ist [1]).

2) Das Urteil muß sich auf eine Bestimmung des I.U. stützen, direkt oder indirekt (landesrechtliche, reglementarische oder tarifarische Bestimmung, auf die sich das I.U. beruft, z. B. Art. 11 für Berechnung der Fracht, Art. 19 Ablieferungsverfahren).

3) Eine wichtige Voraussetzung ist ferner die, daß das Urteil von dem zuständigen Richter erlassen ist.

Nach Art. 27 A. 4 ist nur die Zuständigkeit eines Gerichts des Staates (für Klagen gegen die Bahn) anerkannt, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat, während die Zuständigkeit eines bestimmten Gerichtes dieses Staates durch die Gesetzgebung desselben ausgesprochen wird [2]).

Für Rückgriffsstreitigkeiten ist das Gericht des Wohnsitzes der im Rückgriffswege verklagten Bahn oder einer von mehreren dieser Bahnen, nach Wahl des Klägers, zuständig (Art. 53) [3]).

Dagegen ist bezüglich der Zuständigkeit für Klagen einer Bahn gegen das Publikum die lex fori (Art. 55) maßgebend. In der Regel ist hier das Gericht des Wohnsitzes des Beklagten zuständig.

4) Das Urteil muß nach den für den urteilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar [4]) geworden sein.

Art. 56 hebt ausdrücklich hervor, daß er auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile keine Anwendung finde, so daß die Frage der Vollziehung nur vorläufig vollstreckbarer Urteile auch bezüglich solcher, die auf Grund des I.U. ergangen sind, nach landesrechtlicher (Gesetz des Vollstreckungsgerichts) [5]) oder völkerrechtlicher Norm zu entscheiden ist. Ueberhaupt kann, wenn auf Grund derartiger Normen geringere Erfordernisse als diese (Z. 1—4) im Art. 56 für die Vollstreckbarkeit ausländischer Urteile aufgestellt sind, diese auch für die Urteile, die auf Grund des I.U. ergangen sind, beansprucht werden [6]).

---

1) So z. B. deutsche R.Civ.Proz.O. § 866 (868); in Oesterreich (vgl. v. Canstein I S. 33; II S. 576); vgl. auch schweizer.-französ. Vertrag (1869) a. 15 (Meili, Geschichte und System, S. 187); R.O.H.G. X S. 394.

2) Vgl. S. 283.

3) Vgl. S. 273 f.

4) Der schweizer. Entwurf (Art. 37) hatte „rechtskräftig", an dessen Stelle der deutsche Entwurf „definitiv vollziehbar" setzte unter Hinzufügung, daß auf nur vorläufig vollziehbare Urteile die Vorschrift der Vollziehbarkeit im Auslande keine Anwendung finde. In der 1. Konferenz betonte Savigny-Frankreich, daß die französische Gesetzgebung im Unterschiede von der der meisten europäischen Staaten eine Vollziehung der Urteile vor Ablauf der Fristen zulasse, innerhalb welcher das Urteil auf dem Wege der Appellation oder Einsprache angefochten werden könne (Prot. I S. XXXIV, 55).

5) Die Zulässigkeit solcher Vollstreckung setzt voraus der italienische Codice di proced. civ. a. 943, sie ist zu verneinen für Deutschland, wo nach § 661 Civ.Proz.O. nur rechtskräftige ausländische Urteile zu vollstrecken sind. Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 476 f.

6) Vgl. Eger, I.U., Textausgabe, S. 172.

5) Endlich ist als Voraussetzung aufgestellt die Erfüllung der von den Gesetzen des Landes (in welchem das Urteil vollstreckt wird) vorgeschriebenen Bedingungen [1]) und Formalitäten. So muß z. B. in Deutschland die Vollstreckung eines ausländischen Urteils durch Klage beantragt und durch Urteil vom Vollstreckungsgericht zugelassen werden (R.Civ.Proz.O. § 660). Auch in Italien ist ein besonderes Verfahren (giudizio di delibazione — con citazione degli interessati) erforderlich (Codice di procedura a. 941, 942) [2]).

II. Dieses Delibationsverfahren kann sich aber nur auf eine Feststellung des Vorhandenseins der Voraussetzungen der Vollstreckbarkeit ausländischer Urteile beziehen.

Eine materielle Prüfung des Inhalts desselben ist, wie Art. 56 ausdrücklich hervorhebt, ausgeschlossen („sans révision du fond de l'affaire", französischer Text). Das Vollstreckungsgericht darf also unter keinen Umständen das Urteil beanstanden wegen seines ungesetzlichen Inhaltes, wegen des Mangels der Entscheidungsgründe, weil es gegen das öffentliche Recht des Staates, des Vollstreckungsgerichts verstoße u. s. w. Einwendungen gegen den Inhalt des Urteils können nur vor dem Prozeßgerichte geltend gemacht werden [3]). Da für das Vollstreckungsverfahren das am Vollstreckungsorte geltende Recht maßgebend ist, so können auf Grund desselben im sog. Delibationsverfahren Einwendungen gegen das Vollstreckungsverfahren vor dem Vollstreckungsgerichte wohl gemacht werden [4]). Das Vollstreckungsgericht hat sich, wie erwähnt, nur auf die Feststellung der Voraussetzungen des Art. 56 zu beschränken und als Ergebnis dieser Prüfung in der Regel das zu vollstreckende ausländische Urteil mit dem „Exequatur" zu versehen, die Vollstreckbarkeitserklärung zu erlassen.

Da die frühere Fassung des Art. 56 so verstanden werden konnte, als ob das ausländische Urteil ohne irgend eine Intervention des Staates, in welchem die Vollstreckung stattfinden solle, erfolgen könne, hat man auf der 2. Konferenz [5]) eine Aenderung des Art. 56 in der Richtung

1) Nach dem französisch-schweizer. Vertrag 1869 a. 16 ist erforderlich die Vorlage des Urteils in einer durch den Gesandten (eventuell Behörde) legalisierten Ausfertigung, des Originals des Aktes über die Notifikation desselben und endlich einer Bescheinigung des Gerichts, daß keine Appellation oder ein anderes Rechtsmittel vorliege. Vorlage des Urteils fordert auch Code de procéd. civ. belge a. 10 n. 3.

2) Ein Delibations-(Prüfungs-)Verfahren haben Frankreich, Belgien und Rußland, ebenso auch Ungarn und Oesterreich bezüglich der deutschen, französischen, belgischen, italienischen, russischen Urteile. (Hier wird eine förmliche Klage nicht gefordert. Es genügt ein Gesuch der Partei oder ein Ersuchsschreiben des Prozeßgerichts.) Vgl. v. Canstein II S. 777; Jettel S. 179, 182.

3) Dagegen kann das Vollstreckungsgericht prüfen, ob das Urteil nicht etwa später aufgehoben oder die Rechtskraft verloren habe, z. B. S. 287 Anm. 1.

4) Vgl. Lammasch bei v. Holtzendorff III S. 435 f.

5) Antrag Asser-Niederlande (Prot. II S. 64).

vorgenommen, daß nur die materielle Prüfung des Urteils ausgeschlossen, in allen anderen Punkten aber die Gesetzgebung eines jeden Staates maßgebend bleiben soll [1]).

Diese Vollstreckungsklausel des Vollstreckungsgerichts hat in einzelnen Staaten [2]), wie in Frankreich und im Deutschen Reich [3]), für das ganze Gebiet des Reichs bezw. des Territoriums Geltung, während diese in anderen Staaten, wie in Italien [4]) und Ungarn, nur Vollstreckungsgewalt ausübt für den Sprengel des Vollstreckungsgerichts.

III. Von der Regel, daß das Prinzip der Vollstreckbarkeit ausländischer Urteile in jedem Vertragsstaate gemäß Art. 56 sich auf den ganzen Inhalt des Urteils beziehe — daß Art 56 auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile keine Anwendung finde, wurde bereits oben [5]) hervorgehoben — ist eine Ausnahme bezüglich der sog. Succumbenzgelder gemacht.

Es findet keine Anwendung „auf diejenigen Bestimmungen eines Urteils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung [6]) verurteilt wird" (Art. 56).

Während das Urteil also auch bezüglich der Prozeßkosten [7]) nach Art. 56 vollstreckbar ist, erstreckt sich diese Vollstreckbarkeit [8]) nicht auf den die Succumbenzgelder betreffenden Teil des Urteils, da sowohl

---

1) Berichterstatter der Kommission (Prot. II S. 130 f.): „Der Entwurf von 1878 könnte so ausgelegt werden, daß die Erkenntnisse in jedem Vertragsstaate ohne Exequatur der kompetenten Behörde des betreffenden Staates vollstreckbar seien, dies wäre aber unzulässig, sowohl mit Rücksicht auf die Hoheitsrechte eines jeden Staates, als mit Rücksicht auf die Praxis, da doch jedenfalls konstatiert werden muß, daß es sich überhaupt um ein Urteil auf Grund dieses Uebereinkommens handle."

2) Vgl. Francke a. a. O. S. 15 ff.

3) Vgl. R.Gerichts-Verfassungs-G. § 161; Einf.Ges. zu diesem § 2; Einf.Ges. z. R.Civ.Proz.O. § 3.

4) Codice di procedura a. 941 (Sprengel des Appellhofs, in welchem die Vollstreckung stattfinden soll.

5) S. 288.

6) Solche Entschädigungen (dommages intérêts) kennt z. B. das französische Recht (Code de procédure civile a. 126). Zur Zahlung derselben kann hier das Gericht den im Prozesse Unterliegenden verurteilen „soit en raison des chicanes qu'il a suscitées dans le procès, pour entraver le droit de son créancier; soit enfin à raison de calomnies, d'outrages, de vexations injurieuses dont il se sera rendu coupable envers son adversaire dans les plaidories, les mémoires ou autres actes signifiés, publiés dans le cours du procès (Boitard I p. 229). Es fallen aber auch Strafen oder Sporteln für mutwilliges Prozessieren (poena temere litigantium), die man eigentlich als Succumbenzgelder bezeichnet, nach den Konferenzverhandlungen unter diese Ausnahme. And. Meinung Gerstner S. 449.

7) Um jeden Zweifel darüber zu benehmen, daß diese Ausnahme sich nicht auch auf die Verurteilung zur Erstattung der Prozeßkosten beziehe, hat man in der 3. Konferenz dies ausdrücklich in den Text des Art. 56 aufgenommen (Prot. III S. 57).

8) Eine Vollstreckbarkeit auch in diesen Teil des Urteils wäre aber auf Grund landrechtlicher oder spezieller vertragsmäßiger Bestimmung möglich.

die Zulässigkeit, als der Betrag derselben von den Richtern verschiedener Staaten verschieden beurteilt werden könnte [1]). Diese Ausnahme hat keine große praktische Bedeutung, da diese in den Gesetzen der meisten Vertragsstaaten fehlen oder selten vorkommen [1]).

IV. Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, die wichtige Frage des internat. Privatrechts, ob und unter welchen Voraussetzungen ein ausländisches Urteil die exceptio rei iudicatae, die Einrede der abgeurteilten Sache begründe [2]), ihrer ganzen Tragweite nach zu erörtern.

Daß, soweit Art. 56 die Vollstreckbarkeit ausländischer, auf Grund des I.U. ergangener Urteile in jedem Vertragsstaate anerkennt, in diesem Plus auch die Anerkennung der res iudicata als Minus [3]) enthalten sei [4]), wird nicht bezweifelt werden können. Ist ja doch die ganze Tendenz des I.U. dahin gerichtet, soweit es sich um eine Anwendung der Normen desselben handelt, das ganze Konventionsgebiet als ein einheitliches Rechtsgebiet zu betrachten, in welchem auch insoweit die Grenzen der einzelnen Vertragsstaaten nicht in Betracht zu kommen haben. Nur soweit dies ausdrücklich bestimmt ist, wird die durch das I.U. geschaffene Rechtseinheit alteriert.

Es gilt in dieser Beziehung auch hier die Behauptung Wach's (I S. 246): „Soweit die Anerkennung des Urteils reicht, so weit reicht die Anerkennung des Prozesses und seiner Wirkungen für andere Prozesse."

Wie in den Staaten, welche die Zulässigkeit der Vollstreckung ausländischer Urteile ohne materielle Nachprüfung anerkennen, auch die Gründung der Einrede der abgeurteilten Sache auf ein ausländisches Urteil zugelassen [5]) ist, so ist diese auch für die gemäß Art. 56 vollstreckbaren Urteile anzuerkennen, sofern die für die Vollstreckbarkeit erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind. Nur ist statt der Voraussetzung der Vollstreckbarkeit (vgl. S. 288 Z. 4), die sinngemäß nur für die Vollstreckung von Bedeutung ist, die der Rechtskraft erforderlich [6]).

Der Umfang und die Bedeutung der materiellen Rechtskraft des ausländischen Urteils ist aber nach dem Gesetze des Staates zu beurteilen, vor dessen Gericht die Einrede geltend gemacht wird [7]).

V. In gleicher Weise ist auch die exceptio litis pendentis, die Einrede der Rechtshängigkeit zum Schutze gegen die nochmalige Geltend-

---

1) Vgl. Kommissionsbericht (Prot. II S. 131).

2) Vgl. v. Bar, Theorie, II S. 417 ff.; Richard in Böhm, Zeitschrift III S. 17 ff.

3) v. Bar, Theorie, II S. 421.

4) Ueber den tiefgreifenden Unterschied zwischen der einfachen Anerkennung der Rechtskraft und der Vollstreckung ausländischer Urteile vgl. Richard a. a. O. S. 26 f.

5) Vgl. z. B. Richard a. a. O. S. 17 f.

6) Vgl. Gerstner S. 449.

7) Vgl. Francke a. a. O. S. 120.

machung desselben Anspruchs bei einem anderen Gerichte [1]) begründet, auch wenn der frühere Rechtsstreit vor dem Gerichte eines anderen Vertragsstaates schwebte. Es müssen nur überhaupt die Voraussetzungen dieser Einrede begründet sein. Ob dies der Fall und in welchem Moment die Rechtshängigkeit eintritt, ist, falls das I.U. (wie Art. 15 A. 4 und Art. 27 A. 5 dies thut) hierüber keine Bestimmung enthält, nach dem Gesetze des Gerichts, bei dem der frühere Rechtsstreit anhängig war, zu beurteilen [2]).

§ 41.

Verbot der Sicherstellung für Prozefskosten [3]).

Nach den Bestimmungen der verschiedenen Prozeßgesetze ist die Verpflichtung zur Stellung einer Prozeßkaution (nur in Handelssachen besteht diese Kautionspflicht nicht) aufgestellt entweder für jeden Kläger, der Ausländer [4]) ist oder der keinen festen Wohnsitz in dem Staatsteile [Kanton [5])] hat, in welchem die Klage angestellt wird, während in nur wenigen Staaten diese Kautionspflicht überhaupt nicht [6]) oder nur beim Mangel der Gegenseitigkeit [7]) besteht.

Man hielt eine derartige Beschränkung der freien Ausübung der gewährten Klagerechte für dem Geiste des I.U. widersprechend. Sie erschien, wie der Kommissionsbericht [8]) meinte, auch um so weniger notwendig, als die Urteile überall vollstreckbar seien. Deshalb bestimmte Art. 56 A. 2: „Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internat. Frachtvertrags erhoben werden, nicht gefordert werden.“

In Uebereinstimmung mit Art. 56 A. 1 dürfte dieses Verbot nicht nur auf Klagen aus dem internat. Frachtvertrage, sondern auch auf alle Klagen, welche auf Grund der Bestimmungen des I.U. erhoben werden, zu erstrecken sein [9]). Es dürfte hier nur ein Redaktionsversehen vorliegen, da eine dem Wortlaute entsprechende Einschränkung sachlich ohne rechtfertigenden Grund ist und auch nicht im Einklange steht mit der Begründung des Kommissionsberichts.

---

1) Vgl. v. Bar II S. 546 ff.

2) Vgl. Gerstner S. 450.

3) Art. 56 A. 2.

4) So auf Antrag des Beklagten in Frankreich, Luxemburg, in den Niederlanden, Rußland (wenn der Ausländer nicht in russischen Diensten steht oder in Rußland Immobilien besitzt). Vgl. Koppers S. 11 f., 15.

5) So in den meisten Kantonen der Schweiz, in Oesterreich, wenn er in der Provinz des Gerichts nicht „kundbar sattsam bemittelt ist“. Vgl. Koppers S. 8 f., 6.

6) So in Ungarn, Italien, vgl. Koppers S. 7, 10.

7) So in Deutschland (R. Civ. Proz. O. § 102; vgl. Böhm, Handbuch, II S. 88 ff.).

8) Prot. II S. 131.

9) Richtig Gerstner S. 451; contra Eger, I.U., Textausgabe S. 173.

Obwohl auf der 3. Konferenz auf einen Mangel der Uebereinstimmung in den beiden Texten aufmerksam gemacht wurde [1]), indem der im französ. Texte gebrauchte Ausdruck „cautio judicatum solvi“ nicht das nämliche bedeute wie der deutsche Ausdruck „Sicherstellung für Prozeßkosten (cautio pro expensis)“ und der Art. deshalb an die Redaktionskommission verwiesen wurde, hat man diesen Ausdruck doch beibehalten. Es ist aber doch durch die Fassung des französischen Textes „La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (caution judicatum solvi)“ klargestellt, daß der in Klammern gesetzte Ausdruck hier nicht in dem weiteren Sinne als „Sicherstellung für Urteilserfüllung“, sondern in der engeren Bedeutung „Sicherstellung für Prozeßkosten“ zu verstehen ist.

§ 42.

Beschränkung der Pfändung und Beschlagnahme von Forderungen und rollendem Material [2]).

Da die Bahnen auf Grund des I.U. gezwungen sind, ohne ihren Willen Gläubiger ausländischer Bahnen zu werden, während dies bisher nur auf Grund ihres freien Willens der Fall war, so erschien es angemessen, ihnen diesem Kreditierungszwange gegenüber und ebenso gegenüber der Notwendigkeit, ihr Fahrmaterial ins Ausland gelangen zu lassen, einen besonderen Rechtsschutz [3]) namentlich gegen Pfändung und Beschlagnahme zu sichern.

I. Art. 23 A. 4: „Aus dem internat. Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört“ [4]).

1) Von Meyer-Deutschland (Prot. III S. 57).

2) Art. 23 A. 4 u. 5.

3) Vgl. Prot. II S. 106.

4) Auf der 2. Konferenz ging man so weit, jede Beschlagnahme der Forderungen „auf dem Gebiete eines anderen Staates, als derjenige ist, dem die forderungsberechtigte Bahn angehört“, zu verbieten (Prot. II S. 105). Auf der 3. Konferenz wurde diese Fassung als zu weitgehend und durch den Zweck, der Bahn den Schutz ihres natürlichen (einheimischen) Richters zu wahren, nicht gerechtfertigt verworfen und die im Texte mitgeteilte Fassung angenommen. Der Kommissionsbericht bemerkt: „Die Kommission ist aber der Ansicht, daß das Verbot, solche Forderungen mit Arrest oder Exekution zu belegen, nicht absolut sein soll. Dritte sollen allenfalls das Recht haben, die Eisenbahn vor ihrem natürlichen Richter zu belangen, und wenn sie vor diesem Richter ein Erkenntnis erlangt haben, soll dieses in das Eigentum der Eisenbahn vollstreckbar sein. Die von der Kom-

1) Dieses Verbot der Pfändung und Arrestlegung [1]) ist mithin kein absolutes, sondern beschränkt auf den Zweck, den Bahnen die Jurisdiktion ihres eignen Staates bezüglich desjenigen Vermögens zu wahren, das sich ohne ihren Willen im Auslande befindet [2]).

Dieses beschränkte Verbot der Pfändung und Arrestlegung hat folgende zwei Voraussetzungen:

a) Die Forderung muß einer Bahn gegen eine andere und zwar aus einem internat. Transporte zustehen. Unter diesen Forderungen sind sowohl die für Fracht(-Verrechnungen, Art. 11 ff.) als die durch Rückgriff geltend zu machenden Entschädigungsforderungen (Art. 47 ff.), Forderungen der dem Absender ausbezahlten Barvorschüsse, nicht aber die aus Forderungen für Wagenbenutzung etc. [3]) und nicht die nach Eingang zu bezahlenden Nachnahmeforderungen des Absenders (Art. 13 A. 3) zu verstehen, obwohl diese auf dem Gute haften und von der Bahn eingezogen werden, da diese nicht als eigene Forderungen der Bahn zu betrachten sind [4]).

b) Eine zweite Voraussetzung ist die, daß die forderungsberechtigte und die schuldnerische Bahn je einem anderen Staate angehören [5]).

2) Von diesem Prinzip, dem Verbot der Pfändung und Arrestlegung, ist aber eine Ausnahme anerkannt, indem sie für zulässig erklärt ist auf Grund der Entscheidung eines Gerichts, dem die forderungsberechtigte Bahn angehört. Sie kann also z. B. erfolgen für die einer deutschen gegen eine italienische Bahn aus einem internat. Transporte zustehende Forderung nur auf Grund des Urteils eines deutschen, nicht aber auf Grund der Entscheidung eines italienischen oder eines anderen ausländischen Gerichts.

II. Wenn auch nicht auf Grund einer rechtlichen Verpflichtung, so sind die Bahnen doch in Ausführung der ihnen obliegenden Transportpflicht faktisch genötigt, ihre Fahrbetriebsmittel ins Ausland fahren zu lassen, da eine Umladung an der Grenze eines jeden Staates die Sicherheit, Raschheit und Wohlfeilheit (wegen der Umladungskosten) des Transportes stark beeinträchtigen würde. Es schien daher angemessen,

---

mission vorgeschlagene Fassung läßt die Frage offen, inwiefern und unter welchen Bedingungen die Vollstreckung des Erkenntnisses auch im Auslande stattfinden kann, da dieses von der Gesetzgebung eines jeden Staates abhängt" (Prot. III S. 48).

1) Die Begriffe Arrestlegung und Pfändung (beide im französ. Text — la saisie) sind nach den prozessualen Vorschriften des Staates, in dem diese Akte zum Vollzug kommen sollen, zu beurteilen.

2) So Steinbach-Oesterreich (Prot. II S. 106).

3) Vgl. Eger S. 418.

4) Vgl. Schwab S. 77 ff.

5) Wenn diese beiden Bahnen demselben Staate angehören, so wird nach dem Rechte desselben die Frage der Zulässigkeit der Pfändung und Arrestlegung beurteilt.

diesen Fahrbetriebsmitteln denselben Rechtsschutz wie den Forderungen ausländischer Bahnen zu teil werden zu lassen [1]).

Für die Anerkennung gerade dieses internat. Rechtsschutzes gab es ein Vorbild in der übereinstimmenden Gesetzgebung Deutschlands und Oesterreich-Ungarns [2]), welche unter Voraussetzung der Verbürgung der Gegenseitigkeit die Pfändung der Fahrbetriebsmittel ausländischer Bahnen schlechthin untersagte.

So weit ging nun allerdings das I.U. nicht.

1) Art. 23 A. 5 stellt das grundsätzliche Verbot der Pfändung und Arrestlegung von rollendem Material der Bahnen nebst beweglichem Zubehör in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen auf, welchem die betreffende Bahn angehört.

Aber auch hier soll der Schutz nur gewährt werden gegenüber der Entscheidung eines ausländischen Richters. Voraussetzungen dieses Schutzes sind, d. h. Pfändung und Arrestlegung sind ausgeschlossen:

a) In Bezug auf „das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden“. Hierzu gehören Lokomotiven sowie Eisenbahnwagen jeglicher Gattung, ferner das bewegliche Zubehör (Schlösser, Reserveteile, Kohlen, Oel u. s. w.) [3]).

b) Diese Gegenstände genießen den Schutz aber nur, insoweit sie im Eigentum der betreffenden Bahn stehen, mithin nicht die von anderen Bahnen nur leihweise überlassenen Wagen etc. oder die im Eigentum der Postverwaltung (Eisenbahnpostwagen) oder von Privaten (z. B. Bierwagen) stehenden [3]) Fahrbetriebsmittel.

c) Pfändung und Arrestlegung ist nicht ausgeschlossen im Gebiete des Staates, welchem die betreffende Bahn angehört [4]), sondern nur in dem eines jeden anderen Staates.

---

1) Die Anerkennung dieses Rechtsschutzes im Art. 23 A. 5 ging aus folgendem Antrage Oesterreichs auf der 3. Konferenz hervor: „Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen ihren Gebieten gegen alle Störungen und Behinderungen sicherzustellen. Infolgedessen wird in dem Gebiete des einen Vertragsstaates auf das dort befindliche Zugehör einer Eisenbahn eines anderen Vertragsstaates, insbesondere auf das feste und bewegliche Material, ebenso wie auf die Kassenbestände weder eine vorläufige Sicherungsmaßregel, noch eine Exekution zugelassen“ (Prot. III S. 48).

2) Deutsches R.Ges. v. 3 V. 1886 (Deutsches R.G.Bl. 1886 S. 131) und österreichische Verordnung v. 19. IX. 1886 (Oesterr. R.G.Bl. Stück 46) und die beiderseitigen zwischen der deutschen und österr.-ungar. Regierung ausgetauschten Erklärungen betr. die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln v. 17. III. 1887 (Deutsches R.G.Bl. 1887 S. 153).

3) Vgl. Eger S. 424.

4) Hierüber ist im I.U. nichts bestimmt, hierfür giebt Maß nur das Recht dieses Staates, besonders auch über die Frage, ob das Fahrmaterial während des Transports oder erst an der Bestimmungsstation bezw. an einer Zwischenstation gepfändet werden darf. Vgl. Gasca III p. 190.

2) Ganz in gleicher Weise wie bezüglich der Forderungen (S. 294) ist auch hier eine Ausnahme vom Verbote der Pfändung und Arrestlegung gemacht, indem diese ausdrücklich im Auslande für zulässig erklärt wird, wenn sie erfolgt „auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die betreffende Eisenbahn angehört".

NEUNTER ABSCHNITT.

Das Centralamt.

§ 43.

Die Organisation des Centralamtes [1]).

Ihren glänzendsten Sieg hat die Idee der Solidarität der Interessen der civilisierten Staaten erfochten in der Schaffung gemeinsamer, bleibender völkerrechtlicher Organe für einzelne Verwaltungszweige, deren sich stets mehrende Zahl ein erfreulicher Beweis für die Anerkennung der Bedeutung völkerrechtlicher Institutionen am Ende des 19. Jahrhunderts ist.

Zu den 8 bisher schon thätigen internat. Bureaux [2]) trat nun als neuntes das Centralamt für den internat. Eisenbahntransport, das zu Bern seinen Sitz hat und seit 1. I. 1893 in Thätigkeit getreten ist.

I. Schon der deutsche Entwurf [3]) hatte verschiedene organische Einrichtungen vorgeschlagen, so namentlich die Bildung eines „internat. Gerichtshofes für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen" [4]), der aus delegierten Richtern der Vertragsstaaten zusammengesetzt werden sollte. Sodann wurde die Einsetzung einer ständigen und nach Bedürfnis zusammentretenden internat. Kommission vorgeschlagen, die über die erforderlich werdende Revision des I.U. wachen und die entsprechenden Anträge bei den Regierungen zu stellen hätte [5]).

Auf der 1. Konferenz wurde der von einer Kommission ausgearbeitete „Entwurf eines Vertrages betreffend die Einsetzung einer internat. Kommission" beschlossen [6]). Dieser Beschluß wurde von

---

1) Art. 57; Reglement betr. Errichtung eines Centralamtes.

2) Vgl. über diese Moynier p. 13 ss.

3) Prot. I S. LIX.

4) Ein solches Tribunal wäre, wie Asser-Niederlande (Prot. II S. 62) erklärte, „eine schöne Idee; würde aber bei dem großen Umfange der beteiligten Länder seiner Aufgabe voraussichtlich nicht zu genügen vermögen und würde wahrscheinlich von vielen Staaten als eine gefährliche Beschränkung ihrer Hoheitsrechte betrachtet werden".

5) Außerdem war noch die Schaffung eines gemeinsamen Organs der Presse zur Veröffentlichung der für das internat. Frachtrecht zu treffenden Bestimmungen in Aussicht genommen.

6) Prot. I S. 86 f., 90 f.

mehreren Regierungen beanstandet als gegen die staatliche Souveränität verstoßend, namentlich dann, wenn die Beschlüsse der internat. Kommission durch die Mehrheit der Staaten ohne Rücksichtnahme auf die Größe ihres Eisenbahnnetzes gefaßt würden [1]).

Deshalb fiel auf der 2. Konferenz die internat. Kommission, und es wurde auf Grund eines von George-Frankreich gestellten Antrags die Errichtung eines Centralamtes im Wesentlichen in seiner jetzigen Gestalt (Art. 57 ff. und Reglement betr. Errichtung eines Centralamtes) beschlossen [2]).

II. Dieses Centralamt, das die Ausführung des I.U. zu erleichtern und zu sichern berufen sein sollte, ist auf Grund eines Auftrages [3]) der Vertragsstaaten vom schweizer. Bundesrat, dem auch die Ueberwachung der Geschäftsführung des Centralamtes übertragen ward, organisiert worden. Diese Organisation erfolgte durch Bundesratsbeschluß vom 21. X. 1892 [4]). Nach diesem sollte das Amt bestehen aus einem Direktor [5]), einem Vizedirektor, einem juristischen und einem technischen Sekretär und dem Kanzleipersonal.

Die dem Bundesrate zustehende Oberaufsicht, für welche die Reglements [6]) betreffend Oberaufsicht über die internat. Bureaux der Posten und der Telegraphen [7]) analoge Anwendung finden sollten, wurde dem schweizer. Post- und Eisenbahndepartement [8]) übertragen.

---

1) de Seigneux p. 68.

2) Prot. II S. 65, 132 ff.

3) Reglement betr. Errichtung eines Centralamtes, Art. I.

4) Abgedruckt in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 52 f.

5) Das Centralamt wurde, wie folgt, besetzt: Direktor: Herr Dr. Numa Droz, gewesenes Mitglied des schweizer. Bundesrates; Vizedirektor: Herr G. Farner, bisher administrat. Inspektor der schweizer. Eisenbahnen; Sekretäre: für die technischen Angelegenheiten Herr A. von Toussaint, bisher Vorstand des Güter- und Reklamationsbureaus der pfälzischen Bahnen in Bern; für die juristischen Angelegenheiten Herr E. Ronssin, bisher Rechtsanwalt am Appellhof in Paris und Vorstand des Sekretariats des Ministers für Handel, Industrie und der Kolonien, in Bern.

6) Vom 7. XII. 1885 (abgedruckt in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 53).

7) Vgl. über diese Moynier p. 23 ss., 42 ss.

8) Diesem hat das Centralamt zu unterbreiten: die Reglemente über den Geschäftsgang und die Kanzleiordnung, Feststellung des Budgets, Wahl, Abberufung und Besoldung der definitiven Beamten, Festsetzung der Entschädigung für Dienstreisen, Urlaubsbegehren, Anweisungen auf die Bundeskasse, Genehmigung des Geschäfts-(Jahres-)Berichtes, Dienstreisen der Direktoren und anderen Beamten, Anstellung und Besoldung von provisorischen Beamten, wenn die Anstellung länger als 6 Monate dauert, Kündigung und Abschluß von Mietsverträgen.

Während die ersten 4 Angelegenheiten dem Bundesrate vom Departement zum Entscheid vorgelegt werden, sind Urlaubsbegehren und die nach diesen angeführten Geschäfte unter Vorbehalt dieses Entscheids vom Departement zu erledigen. Der Bundesrat kann übrigens auch die Vorlage anderer als der bezeichneten Gegenstände verlangen (Art. 3). Für alle Beamten des Centralamtes gelten die Bestimmungen der Art. 37 und 38 des Bundes-Ges. v. 9. XII. 1850 über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und

Im Reglement betr. die Errichtung eines Centralamtes (Art. 1 A. 3) ist als Höchstbetrag der für das Centralamt aufzuwendenden Kosten die Summe von 100 000 Franken festgesetzt, die unter den Vertragsstaaten im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der ihnen zugehörigen Vertragsbahnen verteilt werden.

III. Da nach Art. 57 Z. 3 das Centralamt auf Begehren der Parteien als Schiedsgericht in Rückgriffsstreitigkeiten der Bahnen unter einander angerufen werden kann, so mußte bei der Organisation auf die Scheidung der administrativen und schiedsrichterlichen Funktionen Bedacht genommen werden.

Es regelte deshalb letztere der schweizer. Bundesrat in einer „Verordnung betreffend das schiedsrichterliche Verfahren in den vor das Centralamt für den internat. Transport gebrachten Streitfällen“ v. 29. XI. 1892 [1]), wie folgt:

1) In der Regel entscheidet das aus 3 Mitgliedern gebildete Schiedsgericht unter dem Vorsitze des die Prozeßleitung besorgenden Direktors [2]) des Centralamtes [3]) (der im Verhinderungsfalle durch den Vizedirektor ersetzt wird) und unter Mitwirkung von 2 vom Bundesrate ernannten Schiedsrichtern [4]) (Art. 1). Der juristische Sekretär des Centralamtes fungiert als Gerichtsschreiber [5]).

Beamten, ferner von Art. 5 des Ges. v. 2. VIII. 1873 betr. die Besoldung der eidgenössischen Beamten und der Verordnung des Bundesrates v. 20. V. 1874 (Art. 4). Bezüglich der Lebensversicherung und der Unterstützungskasse werden die Bestimmungen der bundesrätlichen Verordnungen v. 27. VIII. 1878 und 20. V. 1881 vorbehalten (Art. 5).

1) Abgedruckt nebst Begründung in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 54 ff.

3) In der dem Entwurfe obiger Verordnung beigegebenen Begründung (a. a. O. S. 55 f.) heißt es: „Weder der Inhalt des I.U. noch derjenige des Reglements stehen der Uebertragung der richterlichen Funktionen an den Direktor des Centralamtes entgegen. Aber es erscheint nützlich und sehr wünschenswert, daß diesem für die Verrichtungen Fachmänner beigegeben werden, welche tüchtige Kenner des Transportrechtes sein müssen, um mit ihm und unter seinem Vorsitz eine sichere Judikation begründen zu helfen, welche den beteiligten Verwaltungen Vertrauen einflößt, die sich zweifellos bald einem schnellen, bequemen und kostenlosen Verfahren für die Entscheidung ihrer Streitigkeiten zuwenden werden. — Es ist im Interesse einer raschen Erledigung der Streitfälle und einer konstanten und guten Rechtsprechung notwendig, daß der Direktor die Leitung des Centralamtes, für welches er dem Bundesrat und den beteiligten Staaten allein verantwortlich ist, voll und ganz in seinen Händen habe.“

3) Art. 2: „Der Direktor des Amtes besorgt die Prozeßleitung; er setzt den Parteien die Fristen zur Einreichung der Schriftstücke fest; er läßt die Akten bei den Richtern oder deren Stellvertretern cirkulieren; er sorgt für die Vorbereitung des dem Schiedsgerichte vorzulegenden Thatbestandes und der Schlußfolgerungen; er beruft das Schiedsgericht ein und führt dabei den Vorsitz.“

4) Zu Mitgliedern des Schiedsgerichtes wurden vom Bundesrat ernannt: die Herren Dr. jur. E. Welti, gewesenes Mitglied des schweizer. Bundesrates in Bern, und G. de Seigneux, Präsident des Kassationshofes des Kantons Genf in Genf; zu Ersatzmännern die Herren Professoren der Rechtswissenschaft Dr. P. Speiser in Basel und Dr. F. Meili in Zürich.

5) Im Verhinderungsfalle wird er durch den technischen Sekretär vertreten.

2) In einer Besetzung von 5 Mitgliedern [1]), indem noch die beiden Stellvertreter zu einer gemeinschaftlichen Sitzung zugezogen werden, entscheidet das Schiedsgericht, wenn der Direktor anderer Ansicht als die beiden Richter ist und von seinem Rechte der Einberufung der beiden Stellvertreter zu einer gemeinsamen Sitzung Gebrauch macht. Im Falle von Stimmengleichheit entscheidet dann die Stimme des vorsitzenden Direktors (Art. 3).

3) Allein, ohne Mitwirkung der Richter kann der Direktor entscheiden, wenn die Parteien dies beantragen oder wenn es sich um eine geringfügige Streitsache handelt, oder wenn diese besonders dringlicher Art ist (Art. 1). Da der Direktor nicht verpflichtet ist, in derartigen Fällen die alleinige Entscheidung zu übernehmen, so kann er, wenn er die Verantwortung für die alleinige Entscheidung, sei es wegen der prinzipiellen Tragweite oder wegen der juristischen Schwierigkeit des Falles [2]), nicht übernehmen will, stets die 2 Richter zur Mitwirkung heranziehen. Die Urteile werden kostenfrei erteilt.

Diese Organisation des Schiedsgerichts dürfte sich als durchaus zweckmäßig bewähren, da sie die verschiedenartigen Bedürfnisse berücksichtigt.

In glücklicher Weise ist neben der Regel des kollegialen Schiedsspruchs mit ihren Garantien als Ausnahme für dringende und geringfügige Fälle die Möglichkeit eines raschen, einzelrichterlichen Spruchs gegeben. Auch die Möglichkeit, in besonders schwierigen und strittigen Fragen des Transportrechts eine verstärkte kollegiale Beratung und Beschlußfassung zu erzielen, darf als eine glückliche, erfolgverheißende Einrichtung bezeichnet werden.

Für die Kontinuität der Rechtsprechung hat sodann in allen Fällen der vorsitzende Direktor, das „ständige Element des Gerichts“ [3]), zu sorgen.

Ob bei einer steigenden Inanspruchnahme des Schiedsgerichts sich nicht das Bedürfnis einer organischen Ausgestaltung einer Abteilung des Centralamtes als Schiedsgericht oder wenigstens die Notwendigkeit ergeben wird, daß die Schiedsrichter in Bern ihren Wohnsitz haben müssen, wird erst die Erfahrung zeigen.

Ueberhaupt sollten ja, da man es mit einer ganz neuen Einrichtung zu thun hatte, die Erfahrungen des ersten Jahres, wie schon die Verordnung betont, eventuell Anlaß zu einer Aenderung der Organisationsverordnung geben.

Jedenfalls darf heute schon anerkannt werden, daß der schweizer.

---

1) Die Richter und Stellvertreter erhalten eine Entschädigung von 30 Fr. für jeden auf Sitzungen oder Aktenstudium verwendeten Tag, sowie die gleiche Reiseentschädigung wie die Mitglieder der Bundesversammlung (Art. 5).

2) Vgl. Begründung a. a. O. S. 56.

3) Begründung a. a. O. S. 56.

Bundesrat das Vertrauen, das ihm die Regierungen durch die Uebertragung der Organisation des Centralamtes entgegenbrachten, durch die Lösung der Aufgabe und besonders durch Auswahl des Personals, unter denen hervorragende Kenner des Transportrechts begegnen, vollauf gerechtfertigt hat.

§ 44.

Die Aufgaben des Centralamtes [1]).

Der auf der 2. Konferenz geäußerte Wunsch, aus dem Centralamt „etwas mehr als ein bloßes Auskunftsbureau“ zu machen [2]), ist in Erfüllung gegangen. War es auch bei der Natur dieses völkerrechtlichen Organs nicht leicht möglich, es mit einer wirklichen Zwangsgewalt (imperium) auszustatten, so sind ihm doch zur Erfüllung seines Zweckes, die Ausführung des I.U. zu erleichtern und zu sichern, so mannigfaltige und zum Teile tiefeingreifende Funktionen übertragen, daß seine Thätigkeit einen bedeutenden Einfluß auf die Gestaltung des internat. Eisenbahnfrachtverkehrs zu gewinnen vermag.

Die Obliegenheiten des Centralamtes lassen sich in 5 Hauptgruppen zusammenfassen:

I. Das Centralamt als Vermittelungs- und Sammelstelle.

1) Die Vertragsstaaten und die Verwaltungen der Vertragsbahnen sind verpflichtet, alle für das internat. Transportwesen wichtigen Mitteilungen dem Centralamt zugehen zu lassen (Reglement Art. II). Dieses hat sie entgegenzunehmen und den übrigen Vertragsstaaten und Vertragsbahnen zur Kenntnis zu bringen (Art. 57 Z. 1) [3]).

Bei den innigen Verkehrsbeziehungen, wie sie durch das I.U. für die Vertragsbahnen aller Vertragsstaaten geschaffen sind, sind eine Reihe von Thatsachen, Vereinbarungen und Rechtsnormen (Gesetze und Reglemente in den verschiedenen Ländern, internat. Gütertarife, Wertverhältnis der Währungen im internat. Eisenbahnverkehr u. s. w., landesrechtliche, reglementarische und tarifarische Bestimmungen von Eisenbahnverbänden) von unmittelbarem und mittelbarem Einflusse auf den internat. Transportverkehr. Ist dies der Fall, so ist Mitteilung an das Centralamt Pflicht der Regierung oder der betreffenden Bahnver-

---

1) Art. 57, 58, Reglement betr. Errichtung eines Centralamtes (wird „Reglement“ citiert).

2) Prot. II S. 134.

3) Nach einer mit dem schweizer. Bundesrate getroffenen Abrede erfolgen die von deutscher Seite an das Centralamt zu machenden, ebenso wie die von diesem ausgehenden Mitteilungen unmittelbar durch bezw. an das Reichseisenbahnamt, ausgenommen in den Fällen, in welchen das Centralamt als Vermittler oder Schiedsrichter angerufen wird (Eisenbahn-Verordnungs-Blatt des Kgl. preuß. Ministeriums d. öff. Arbeiten 1892, S. 539).

waltungen, die über das Vorhandensein dieser Voraussetzung zu entscheiden haben.

Nur bezüglich einzelner Mitteilungen ist die Kundgabe an das Centralamt unmittelbar vorgeschrieben.

So sollen die Verzeichnisse der in einem Vertragsstaate postzwangpflichtigen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung vom Transporte ausgeschlossenen Gegenstände (Art. 2 Z. 1 und 3) [1]), sowie die jeweiligen Abänderungen dieser Verzeichnisse mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte mitgeteilt werden, das auch von den Vertragstaaten die Angaben bezüglich der im Art. 2 Z. 2 bezeichneten behufs Mitteilung an die anderen Staaten verlangen soll (Reglement Art. II A. 2 und 3). Diese in der Zeitschr. f. internat. Eisenb. mitgeteilten Angaben sind im Anhang I zum Abdruck gebracht.

Ferner verpflichtet Art. 58 die Vertragsstaaten zur Mitteilung der Hinzufügung oder Streichung einer Bahn, behufs Aufnahme in die nach Art. 1 zu führende Liste [2]). Fast jedes bisher erschienene Heft der Zeitschr. f. int. Eisenb. veröffentlicht solche Veränderungen dieser Liste.

Dem Centralamte ist die Form der Kundmachung anheimgestellt. Diese kann sowohl durch Kreisschreiben an die einzelnen Regierungen oder Bahnverwaltungen oder, was wohl in der Regel der Fall sein wird, durch Veröffentlichung in dem vom Centralamt herausgegebenen Organ („Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“) bewirken.

Das Centralamt hat nämlich Gebrauch gemacht von der ihm durch Reglement Art. II A. 1 erteilten Ermächtigung zur Herausgabe dieser Zeitschrift (in deutscher und französischer Sprache), von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder beteiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist [3]). Sie bringt in einem amtlichen Teile an erster Stelle alle auf das I.U. bezüglichen Mitteilungen (Aenderungen und Ergänzungen des I.U., Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, Vereinbarungen zwischen einzelnen Vertragsstaaten zur Ergänzung des I.U.), Gesetze, Verordnungen und Reglements in den verschiedenen Ländern und anderweitige Mitteilungen der beteiligten Staatsregierungen, Mitteilungen der Bahngesellschaften in Bezug auf den internat. Verkehr, Entscheidungen und Mitteilungen des Centralamtes [4]) (administrative

1) Vgl. S. 25 ff.

2) Vgl. S. 22.

3) Weitere Exemplare dieser Zeitschrift (die auch von jedem Privaten bezogen werden kann) sind zu bezahlen. Der Abonnementspreis für diese in monatlichen Heften von mindestens 3—4 Bogen, brochiert 4^0, deutsch und französisch in besonderer Ausgabe erscheinenden Zeitschrift beträgt (für jede der beiden Sprachen) jährlich für die Schweiz 8,50 Fr., für alle übrigen europäischen Länder 10 Fr.

4) Der Reihenfolge der Art. des I.U. entsprechend werden unter dieser Rubrik die Antworten und Entscheidungen des Centralamtes mitgeteilt, die auf die an dasselbe gerichteten Fragen von allgemeiner Bedeutung erteilt worden sind, sowie die vom Centralamte in den Grenzen seiner Zuständigkeit getroffenen Verfügungen.

Angelegenheiten und schiedsrichterliche Entscheidungen in Rückgriffsstreitigkeiten, soweit sich dieselben zur Veröffentlichung eignen), sodann in den Mitteilungen allgemeiner Natur Abhandlungen aus dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechts, Entscheidungen der Gerichte auf diesem Gebiete, Nachrichten statistischen Inhalts und solche betreffend Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung überhaupt, und eine Bücherschau.

2) In dieser Zeitschrift wird auch die Veröffentlichung der für das internat. Transportwesen wichtigen Nachrichten, die das Centralamt gemäß Art. 57 Z. 3 zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen hat, erfolgen.

Diese „Nachrichten" (renseignements) werden zum Teile mit den unter 1) angeführten „Mitteilungen" (communications) zusammenfallen [1]). Während diese aber von den Regierungen und Bahnverwaltungen an das Centralamt eingeschickt werden müssen, und dieses in Bezug auf sie nur als Vermittelungsorgan fungiert, ist die Thätigkeit des Centralamtes nicht hierauf beschränkt, sondern es hat selbst Umschau zu halten und sich über alle für den internat. Eisenbahnfrachtverkehr wichtigen Vorkommnisse, amtliche und private, litterarische und technische Erscheinungen [2]) auf dem Laufenden zu erhalten und sie nicht nur zum Gebrauche der nächstbeteiligten Regierungen und Bahnverwaltungen, sondern zum Gebrauche aller Interessenten und besonders auch zur wissenschaftlichen und praktischen Verwertung zu veröffentlichen.

Diese sammelnde und sichtende Thätigkeit des Centralamtes, die dieses zu einem Archiv für das internat. Eisenbahn-Gütertransportwesen macht [3]), wird so namentlich auch für die wissenschaftliche Bearbeitung und für die gesetzgeberische Fortbildung des internat. Transportrechts von ganz außerordentlichem Werte sein [4]).

---

1) Soweit dieses der Fall ist, erstreckt sich auch auf sie die in Art. 57 Z. 2 aufgestellte Veröffentlichungspflicht, während diese Mitteilungen ja sonst nur den übrigen Staaten und Bahnverwaltungen durch das Centralamt zur Kenntnis gebracht werden müssen.

2) Es werden zu diesen vom Centralamt zu sammelnden Nachrichten, von welchen ein Teil oben schon unter 1) bei Angabe der Hauptrubriken des Inhalts der Zeitschr. f. int. Eisenb. erwähnt wurde, besonders die auf den Betrieb und das Tarifwesen, auf die Bahnstatistik bezüglichen Nachrichten, sodann noch die mit dem internat. Transportverkehr der Bahnen zusammenhängenden, das Gebiet des Zoll-, Steuer-, Sanitäts- und Veterinärwesens berührenden Mitteilungen, sowie solche über den Inhalt der Handels und anderer internat. Verträge (z. B. über Maßregeln zur Abwehr von Viehseuchen, Reblaus, Epidemien etc.) zu rechnen sein. Vgl. Eger, I.U., Textausgabe, S. 180.

3) Vgl. Schwab S. 401.

4) Die Absicht, das Centralamt auch zur Abgabe von Gutachten zu verpflichten (eine Aufgabe, die dem internat. Bureau des Weltpostvereins nach Art. 22 des Weltpostvereinsvertrags zugewiesen ist), wurde auf Antrag von Lejeune-Belgien aufgegeben, der hervorhob, daß das Centralamt nicht in die Lage kommen solle, Gutachten auszustellen, die vor den Gerichten angerufen würden und welche demselben eine doktrinäre Autorität verleihen müßten, die von der Konferenz nicht beabsichtigt werde (Prot. II S. 134).

II. Die Aufgaben des Centralamtes in Bezug auf die Fortbildung des I.U.

Man war sich bei Ausarbeitung des I.U. klar, daß bei der im steten Flusse begriffenen Entwickelung der Bahnen und den durch technische und kommerzielle Einflüsse bedingten Aenderungen der Anforderungen des Verkehrs, wie schon die deutsche Denkschrift[1]) betonte, sich eine fortwährende Revision und Weiterbildung des I.U. als notwendig erweisen würde.

Da das Centralamt an die Stelle der von Deutschland vorgeschlagenen internat. Kommission[2]) getreten ist, so mußte ihm auch die Aufgabe, über das Reformbedürfnis der einzelnen Bestimmungen zu wachen und die auf eine Aenderung des I.U. abzielenden Maßnahmen in die Wege zu leiten, übertragen werden.

Eine organische Revision des I.U. ist durch Art. 59 selbst ins Auge gefaßt[3]), indem mindestens alle 3 Jahre eine aus Delegierten aller Vertragsstaaten bestehende Konferenz zur Beratung der für notwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen zusammentreten soll und außerdem auf Antrag von wenigstens ein Viertel aller Vertragsstaaten eine solche Konferenz auch in einem früheren Zeitpunkte zusammentreten muß.

Dem Centralamt ist nun die Vorbereitung dieser Konferenzen übertragen, indem es nach Art. 57 Z. 4 die geschäftliche Behandlung aller Vorschläge auf Abänderung des I.U. zu übernehmen hat. Es muß solche, sei es daß sie ihm von einer Regierung, von einer Bahnverwaltung oder einem Privaten zukommen, einer Prüfung unterziehen, da es ja am besten in der Lage ist, Beschwerden und Mißstände, die sich in der praktischen Anwendung der Vorschriften des I.U. herausgestellt haben, infolge seiner steten Kenntnisnahme der auf das internat. Transportwesen bezüglichen Vorgänge richtig zu beurteilen, und es hat über das Ergebnis dieser Prüfung entweder den Vertragsstaaten oder der Konferenz zu berichten. Mag es nun die Aenderungsvorschläge für zweckentsprechend halten oder eine Modifikation oder Ablehnung derselben beantragen, stets muß es aus dem reichen Schatze des bei ihm angesammelten Materials der Konferenz die Unterlagen für ihre Beschlüsse unterbreiten.

Ebenso hat es aber auch auf Grund seiner eigenen Erfahrungen oder auf Grund der von anderer Seite ihm gewordenen Anregung den Vertragsstaaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen (Art. 57 Z. 4). In beiden Fällen hat das Centralamt die bedeutungsvolle

---

1) Prot. I S. LIX.
2) Vgl. S. 297.
3) Vgl. S. 40.

Aufgabe, unter Verwertung aller ihm zu Gebote stehenden Hülfsmittel, alles zur Begründung der von ihm oder von anderer Seite gemachten Vorschläge Dienliche zusammenzustellen, durch sein sachverständiges Gutachten die Konferenzmitglieder zu informieren und ein erfolgreiches Ergebnis der Beratungen so zu sichern. Es fällt ihm hier dieselbe Aufgabe zu, die in den einzelnen Staaten den Ministerien bei Vorbereitung und Formulierung der den Landtagen vorzulegenden Gesetzentwürfe obliegt.

Bereits im ersten Jahre der Wirksamkeit des I.U. hat das Centralamt in Erfüllung der ihm obliegenden Aufgabe den Zusammentritt einer technischen und einer diplomatischen Konferenz behufs Revision einzelner Bestimmungen des I.U. beantragt, und hat auf seinen Antrag hin der schweizer. Bundesrat die Vertragsstaaten zu diesen Konferenzen [1]), die am 5. und 17. Juni 1893 in Bern begannen, einberufen, deren Beschlüsse (Entwürfe) die am 20. und 21. September 1893 fortgesetzte Konferenz in ein definitives Uebereinkommen, das nur noch der Ratifikation der Vertragsstaaten harrt, umgestaltete.

III. Das Centralamt als Schiedsgericht.

Der Gedanke der Schaffung eines Organs für die Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten, der zuerst in dem deutschen Entwurfe in dem Vorschlage der Bildung eines internat. Gerichtshofs für Rückgriffsstreitigkeiten [2]) hervorgetreten ist, hat sich in den verschiedenen Stadien der Vorverhandlungen erhalten [3]). Er wurde dann verwirklicht im Art. 57 Z. 3, der dem Centralamt auch die Aufgabe zuweist, „auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben“.

Die schiedsrichterliche Thätigkeit des Centralamtes ist somit zweifach eingeengt, indem sie nur eintritt auf Antrag sämtlicher Parteien, der Klägerin und aller beklagten Bahnen. Die Vertragsbahnen können sowohl für einen vorliegenden Streitfall auf das Centralamt als Schiedsgericht kompromittieren, ebenso können aber auch einzelne Eisenbahnverbände und -vereine generell vereinbaren, daß alle ihre gegenseitigen Streitigkeiten durch das Centralamt als Schiedsgericht entschieden werden

1) Vgl. über diese S. 14 f., 31 ff.

2) Vgl. S. 296.

3) Vgl. Entwurf betr. Einsetzung einer internat. Kommission (1878) § 11 (de Seigneux p. 67; Gerstner S. 454). Antrag George-Frankreich: Die Kommission befürwortete Streichung der schiedsrichterlichen Thätigkeit, da diese großen praktischen Schwierigkeiten begegnen und auch in Betreff der Schnelligkeit den Erwartungen der Eisenbahnen nicht entsprechen werde, so daß es besser sei, in dieser Hinsicht alles der Initiative der Eisenbahnen selbst zu überlassen, drang aber mit ihrem Antrag im Plenum nicht durch (Prot. II S. 65, 133).

sollen. Selbstverständlich können sie aber nach wie vor mit der Entscheidung derselben ihre eigenen schiedsrichterlichen Organe betrauen [1]).

Sodann ist die schiedsrichterliche Thätigkeit des Centralamtes beschränkt auf Streitigkeiten der Bahnen unter einander, soweit sie aus einem internat. Transporte herrühren, während sie sich nicht erstreckt auf solche Streitigkeiten zwischen Bahn und Publikum. Das Centralamt kann wohl auch eine solche Streitigkeit, falls es von den Parteien darum angegangen wird, schiedsrichterlich entscheiden, ist aber hierzu keineswegs verpflichtet.

Ueber das schiedsrichterliche Verfahren des Centralamtes giebt die oben besprochene Verordnung des schweizer. Bundesrates Maß [2]).

Wir erwähnen aus derselben hier besonders, daß die schiedsgerichtlichen Urteile kostenfrei erfolgen.

Daß Art. 56 auch auf diese Anwendung finde und demgemäß auch Schiedssprüche des Centralamtes unter den hier aufgestellten Voraussetzungen in den Vertragsstaaten vollstreckbar sind, in welchen diesen die Wirkung rechtskräftiger Urteile beigelegt ist, wurde bereits oben [3]) hervorgehoben.

Nicht geregelt ist die Wirkung des Schiedsspruchs, die Frage, ob dieser endgültig und inappellabel sei, ob nach Fällung desselben der Rechtsweg noch beschritten werden könne.

Diese Lücke ist um so mehr zu bedauern, als die Frage in dem erwähnten (S. 296) Entwurfe betr. Einsetzung einer internat. Kommission eine befriedigende Lösung im Sinne der Endgültigkeit gefunden hatte [4]).

Es dürfte aber auch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen anzunehmen sein, daß die schiedsgerichtlichen Urteile des Centralamtes inappellabel sind, und daß nach Fällung derselben die Streitsache nicht mehr im ordentlichen Prozeßwege zum Austrage gebracht werden darf [5]).

---

1) So war im „Verein" für alle wechselseitigen Rechtsstreitigkeiten der Vereinsmitglieder aus Vereinsbestimmungen die Verpflichtung der schiedsrichterlichen Entscheidung durch einen Vereinsausschuß anerkannt, eine Verpflichtung, die dann (Beschluß der Vereinsversammlung zu Hamburg 1892) auch auf Rechtsstreitigkeiten aus anderen Bestimmungen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr ausgedehnt wurde. Zu diesen anderen Bestimmungen gehören namentlich auch die des I.U. Die Anrufung des „Vereins"-Schiedsgerichts ist aber nicht mehr obligatorisch, sondern es kann ebensogut auch ein anderes Schiedsgericht, z. B. das Centralamt, angerufen werden. Die Frage, ob und welches Schiedsgericht den Rechtsstreit entscheiden soll, ist dem Ermessen der Parteien überlassen (vgl. Kaufmann S. 228 f.).

2) Vgl. über deren Inhalt S. 298 f.

3) S. 287 f.

4) § 11 dieses Entwurfes besagte: „Die Kommission entscheidet in erster und letzter Instanz über die Rückgriffsstreitigkeiten" .... „Die Entscheidungen der Spezialkommission sind endgültig und in jedem der vertragschließenden Staaten vollstreckbar; ein Rechtsmittel findet gegen dieselben nicht statt."

5) Vgl. B. Mayer, Die Vereinbarung schiedsrichterlicher Rechtsentscheidung nach früherem und jetzigem gemeinen Recht, Erlangen 1888, S. 33, 105, 107 f.

IV. Das Centralamt als Vermittelungsstelle für die Regulierung der finanziellen Beziehungen der Vertragsbahnen.

Art. 57 Z. 5 stellt als eine Aufgabe des Centralamtes hin, „die durch den internat. Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern".

Wie diese letzten Worte besagen, war man bestrebt, durch diese Thätigkeit des Centralamtes noch einen weiteren Schutz gegen die aus der obligatorischen Transportgemeinschaft etwa hervorgehenden finanziellen Verluste der Vertragsbahnen zu gewähren. Das Verfahren bei dieser Thätigkeit des Centralamtes regelt eingehend Art. III des Reglem.

1) Nach diesem wird das Centralamt hier nur auf Antrag einer Bahnverwaltung, nicht aber von Amts wegen thätig.

2) Es muß sich sodann auch handeln um eine aus dem internat. Transporte herrührende rückständige Forderung, wenn das Centralamt bei der Regulierung vermittelnd mitwirken soll. Die Forderung kann zum Gegenstand haben Frachtgebühren, Auslagen u. s. w. oder kann Rückgriffsforderung sein.

3) Sobald ein derartiger Antrag, der alle das Forderungsverhältnis klarstellende Momente enthalten muß, beim Centralamt eingelaufen ist, hat dieses ungesäumt ein Mahnverfahren einzuleiten. Es hat nämlich an die schuldnerische Bahn die Aufforderung zu richten, binnen 14 Tagen entweder die Forderung zu regulieren, d. h. zu bezahlen, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben (Regl. III A. 2).

4) Auf Grund der Aufforderung des Centralamtes können sich nun folgende Rechtslagen ergeben:

A. Die aufgeforderte Bahn leistet Zahlung. Damit wird jede weitere Thätigkeit des Amtes ausgeschlossen.

B. Diese Bahn giebt die Gründe für die Weigerung der Zahlung an.

a) Ergiebt nun eine Prüfung dieser Gründe durch das Centralamt deren Stichhaltigkeit, so fällt auch damit für das Amt, das keinerlei Exekutivgewalt besitzt und einen Schiedsspruch nur fällen darf, wenn es von beiden streitenden Parteien ausdrücklich als Schiedsrichter angerufen wird, jeder Anlaß zu weiterer Thätigkeit.

Das Centralamt verweist dann die Parteien vor den zuständigen Richter [1]).

Selbstverständlich ist die Ansicht des Centralamtes über die Stich-

1) Vgl. S. 273 f. (für Rückgriffsforderungen), S. 282 ff. (für andere Klagen aus dem internat. Frachtvertrage).

haltigkeit der Zahlungsverweigerungsgründe in keiner Weise für das Gericht bindend [1]).

b) Ergiebt aber eine Prüfung der Gründe durch das Centralamt, daß die Zahlungsweigerung nicht hinreichend begründet sei, so kann es eine Deponierung der ganzen Forderung oder eines Teiles derselben anordnen. Dies kann auch dann geschehen, wenn nur ein Teil der Forderung bestritten wird.

Hier wurde aber eine auffallende, durch nichts gerechtfertigte Beschränkung des Centralamtes [2]) beliebt, denn dieses (der Leiter des Amtes) kann die Deponierung erst anordnen nach Einholung eines Gutachtens zweier vom Bundesrate zu diesem Zwecke zu bezeichnender Sachverständiger.

Dieses Gutachten erscheint doppelt überflüssig, denn das Centralamt bietet durch seine Besetzung hinreichende Garantie für die Kenntnis und objektive Würdigung der in Betracht kommenden Verhältnisse [3]), und sodann ist der Leiter des Centralamtes nicht einmal an das Ergebnis dieses Sachverständigen-Gutachtens gebunden. Er hat frei darüber zu entscheiden, ob die schuldnerische Bahn die ganze Forderung oder einen Teil derselben zu Händen des Amtes niederzulegen habe, bei dem er bis nach Beendigung des Rechtsstreites durch den zuständigen Richter bleibt (Art. III A. 4).

Auf Grund des Urteils hat das Centralamt den deponierten Betrag an die im Prozesse siegreiche Partei auszufolgen.

Wenn auch Art. III A. 4 darüber schweigt, so ist doch anzunehmen, daß, falls die schuldnerische Bahn der Aufforderung des Centralamtes zur Deponierung des Betrags nicht Folge leistet, dieses ebenso wie in dem Falle [4]) zu verfahren hat, wenn die Bahn seiner Zahlungsaufforderung ohne Angabe von Gründen den Gehorsam versagt, da sonst die ganze Bestimmung zwecklos bliebe [5]), wenn es in das Ermessen der Bahn gestellt wäre, der Aufforderung zur Deponierung nachzukommen oder nicht.

C. 1) Wenn die Bahn innerhalb 14 Tagen der Aufforderung des Centralamtes zur Zahlung oder zur Angabe der Weigerungsgründe nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung zur Zahlung oder Angabe von Gründen der Zahlungsverweigerung binnen 10 Tagen zu richten, und zwar unter Androhung der Rechtsfolgen fernerer Zahlungsverweigerung (Art. III A. 5).

---

1) Vgl. Gerstner S. 470.

2) Vgl. über diese Schwab S. 397.

3) Da die Rechtsfrage, ob die Zahlungsweigerung begründet sei oder nicht, durch das Centralamt entschieden wird, so hätte das Gutachten die Vermögensverhältnisse der beklagten Bahn zu beurteilen und sich auf Grund derselben über die Notwendigkeit oder Angemessenheit der Deponierung behufs Sicherung der Gläubigerbahn auszusprechen (vgl. Gerstner S. 471).

4) Vgl. C.

5) Vgl. Schwab S. 396.

2) Die Rechtsfolge der Nichtbeachtung dieser zweifachen Aufforderung besteht darin, daß nach Ablauf der 10-tägigen Frist der Leiter des Centralamtes sich direkt an den Heimatsstaat der renitenten Bahn mit dem durch Darlegung des Sachverhalts zu begründenden Ersuchen zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen wendet.

Außer administrativen Maßregeln, zu deren Anordnung die staatlichen Aufsichtsinstanzen der Eisenbahnverwaltungen — denn es dürfte sich hier doch nur um Privatbahnen handeln — zuständig sind, soll der Staat namentlich „prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgeteilten Verzeichnisse zu belassen sei“ (Art. III A. 6).

3) Diese Mitteilung des Centralamtes kann nun die Folge haben, daß der Staat die Streichung der schuldnerischen Bahn aus der Liste der Vertragsbahnen beantragt, in welchem Falle diese Streichung gemäß Art. 58 durch das Centralamt vollzogen wird [1]).

Es kann aber auch der Staat die Mitteilung des Centralamtes unbeantwortet lassen [2]). Ist nun dieser Fall eingetreten und ist innerhalb 6 Wochen von der Zustellung der Mitteilung an eine Antwort beim Centralamt nicht eingelaufen, oder hat der Staat erklärt, daß er die Streichung der betreffenden Bahn nicht beantrage, so tritt in diesen beiden Fällen die Rechtswirkung einer Garantieübernahme des Staates für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Bahn ein, soweit es sich um aus dem internat. Transporte herrührende Forderungen handelt.

Diese staatliche Garantieübernahme tritt von selbst ein als eine Rechtsfolge des Ablaufes der 6-wöchentlichen Frist im ersten Falle, oder der Erklärung des Staates, daß er die Streichung der Bahn nicht beantrage, ohne daß es einer besonderen Garantieübernahme-Erklärung seitens des Staates bedarf.

Der Staat kann sodann von jeder forderungsberechtigten Bahn als Bürge der schuldnerischen Bahn in Anspruch genommen werden und hat nicht nur für die konkrete Forderung, die den Anlaß zu diesem Verfahren gegeben hat, zu haften, sondern für alle auch später zur Entstehung gelangenden Forderungen, soweit sie aus dem internat. Transporte herrühren [3]).

---

1) Vgl. S. 23.

2) Regl. Art. III A. 7: „Bleibt die Mitteilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer 6-wöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internat. Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.“

3) Vgl. Eger, I.Ü., Textausgabe, S. 183.

V. Die Aufgabe des Centralamtes in Bezug auf Führung der Liste der Vertragsbahnen [1]).

Die Liste der Vertragsbahnen erscheint als ein wesentlicher Bestandteil des I.U. In Bezug auf die naturgemäß notwendige häufige Veränderung derselben ist dem Centralamt eine wichtige Aufgabe zugefallen, wovon bereits oben [2]) die Rede war. Zwar kann es nicht selbständig die Hinzufügung oder Streichung einer Bahn in der Liste aus eigener Machtvollkommenheit vornehmen, denn diese ist in das Ermessen des Staates gestellt, dem die neu aufzunehmende oder zu streichende Bahn angehört, aber die Thätigkeit des Centralamtes, die in dieser Beziehung eine formale ist, erstreckt sich auf die Beurkundung der Veränderung und auf die Mitteilung derselben an die übrigen Vertragsstaaten und Vertragsbahnen und von seiner Thätigkeit hängen immerhin die Rechtswirkungen einer solchen Veränderung ab.

Diese Thätigkeit des Centralamtes ist ein Ausfluß seiner Funktion als Vermittelungsstelle, die gemäß Art. 57 A. 1 [3]) die Mitteilung der Vertragsstaaten und Vertragsbahnen entgegenzunehmen und den übrigen mitzuteilen verpflichtet ist.

So hat das Amt die Mitteilung des Staates über die Aufnahme einer neuen Bahn in die Liste entgegenzunehmen und den übrigen Vertragsstaaten durch ein Benachrichtigungsschreiben zur Kenntnis zu bringen. Erst nach einem Monat vom Datum dieses Schreibens beginnt der Eintritt der neuen Bahn in den internat. Transportdienst (Art. 58 A. 1 und 2), gleichviel wann die Eintragung in die Liste stattgefunden hat.

Ueber die Aufnahme sowie über die Streichung einer Bahn entscheidet, wie erwähnt, einzig und allein der Staat, dem die betreffende Bahn angehört.

Was nun die Streichung [4]) anlangt, so genügt nicht wie bei der Neuaufnahme die einfache Mitteilung des Staates an das Centralamt, sondern diese muß die Feststellung enthalten, daß die zu streichende Bahn aus finanziellen Gründen oder infolge thatsächlicher Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den durch das I.U. auferlegten Verpflichtungen zu entsprechen (Art. 58 A. 3).

Nur bei Mitteilung dieser Feststellung, welche sich einer Prüfung des Centralamtes entzieht, das auch nicht eine nähere Begründung verlangen darf, ist dieses berechtigt und verpflichtet, die Streichung zu vollziehen.

---

1) Art. 1, 58.
2) Vgl. S. 21 ff.
3) Vgl. S. 300 f.
4) Vgl. über diese S. 22 ff.

Von diesem Akte der Streichung hat das Centralamt den übrigen Vertragsbahnen Kenntnis zu geben [1]), und erst vom Empfange dieser Benachrichtigung an sind diese berechtigt, mit der gestrichenen Bahn alle aus dem internat. Transporte sich ergebenden Verpflichtungen abzubrechen, müssen aber die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte ausführen (Art. 58 A. 4).

VI. Nach dem in der Berner Konferenz vom 15. VI. und 20. IX. 1893 vereinbarten Zusatzartikel [2]) zum I.U., der mit dem Tage der in baldiger Aussicht stehenden Ratifikation in Kraft tritt, hat die schweizer. Regierung, an welche sich der Staat, der dem I.U. beitreten will, zu wenden hat, das Aufnahmegesuch dem Centralamte zur Prüfung zu übermitteln.

Dieses hat alle in Betracht kommenden Verhältnisse einer Prüfung zu unterziehen und seine auf Grund derselben zu fassenden Vorschläge den Vertragsstaaten zur Kenntnis zu bringen.

Die Thätigkeit des Centralamtes ist hier eine rein begutachtende. Weiter wird es mit der Neuaufnahme eines Staates in das I.U. nicht befaßt.

---

1) Eine Benachrichtigung der Vertragsbahnen ist auch bezüglich der Hinzufügung erforderlich (Art. 57 Z. 1). Eine Form ist für diese Benachrichtigung nicht vorgeschrieben. Sie erfolgt durch Veröffentlichung in der Zeitschr. f. int. Eisenb.

2) Abgedruckt im Anhang II nach Art. 60 des I.U.

Anhang I.

Zusammenstellung der bei dem Centralamt eingegangenen Mitteilungen betreffend die Gegenstände, auf deren Beförderung gemäfs Art. 2 des I.U. die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden[1]).

(Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 190 ff., 250 ff., 276 f.)

1. Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte beteiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind.

In Belgien: 1) Verschlossene und offene Briefe; 2) Postkarten und Briefkarten; 3) Annoncen, Cirkulare, Prospekte, Preislisten und Anzeigen aller Art, welche die Adresse des Empfängers tragen.

Immerhin sind dem Postmonopol nicht unterstellt die Frachtbriefe und Fakturen, welche unverschlossen sind und nichts als die Bezeichnungen enthalten, die für die Ablieferung der Waren, zu denen sie gehören, nötig erscheinen.

In Deutschland — Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871:

Alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe.

Alle Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen und gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes befördert werden. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt diese Vorschrift sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes.

Wenn Briefe und Zeitungen vom Auslande eingehen und nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimmt sind, oder durch das Gebiet des Deutschen Reiches transitieren sollen, so müssen sie bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung eingeliefert werden.

Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Paketen befördert werden, sind den verschlossenen Briefen gleich zu achten. Es ist jedoch gestattet, versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Paketen, welche auf andere Weise als durch die Post befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Fakturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Pakets betreffen.

Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von Einem Absender abgeschickt sein, und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von anderen mitnehmen, noch für andere zurückbringen.

In Frankreich: Privatbriefe, verschlossen oder offen, sowie alle schriftlichen Mitteilungen, mit Ausnahme der Fakturen, welche den Warensendungen beigegeben sind, und

---

1) Vgl. S. 25 ff.

der Geschäftspapiere in Paketen über 1 kg, die unter Band oder in unverschlossener Sendung geschickt werden.

In Italien: Gesiegelte oder offene Briefe oder Pakete, welche als Korrespondenz anzusehen sind, und die Zeitungen und periodischen Schriften, deren Gewicht 100 g per Exemplar nicht übersteigt.

In Luxemburg: Briefe, Korrespondenzkarten und politische Zeitschriften. Den Briefen sind gleichgehalten die Mitteilungen, welche in verschlossenen oder nicht verschlossenen Paketen versendet sind und die Stelle von Briefen vertreten können.

In den Niederlanden: Briefe, deren Gewicht 500 g nicht übersteigt, wenn der Transport gegen Bezahlung stattfindet und die Briefe sich nicht auf solche Gegenstände beziehen, welche in Verbindung damit aufgegeben werden.

Als Briefe werden Schriftstücke, Mitteilungen und Nachrichten jeder Art betrachtet, welche, gleichviel ob verschlossen oder nicht, auf Papier, Pergament oder auf anderes ähnliches Material geschrieben sind, und nicht unter den Begriff von Drucksachen, Zeitschriften, Abhandlungen, Quittungen oder Anweisungen fallen.

In Oesterreich: 1) Briefe, zu denen überhaupt alle schriftlichen, an abwesende Personen gerichteten Mitteilungen oder Nachrichten gezählt werden.

2) Periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften ohne Unterschied des Inhalts, wenn seit deren Herausgabe noch nicht 6 Monate verflossen sind.

Ausgenommen vom Postzwang dagegen ist der Transport von Zeitungen in ganzen Ballen oder Kisten (Kolli), wenn die bezüglichen Frachtstücke nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten sind.

In Ungarn: 1) Briefe, zu denen überhaupt alle offenen oder geschlossenen schriftlichen, an abwesende Personen gerichteten Mitteilungen oder Nachrichten gezählt werden.

2) Periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften ohne Unterschied des Inhalts, wenn seit deren Herausgabe noch nicht 6 Monate verflossen sind.

Ausgenommen vom Postzwang ist der Transport von Zeitungen in ganzen Ballen oder Kisten (Kolli), wenn die bezüglichen Frachtstücke nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet sind, das Gewicht derselben mehr als 2 kg beträgt und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten sind.

Als derartige Mitteilungen werden nicht betrachtet die Rechnungen (Fakturen), die somit den Eisenbahnsendungen beigeschlossen werden können. Die Rechnungen dürfen jedoch außer der Adresse, dem Datum und der Unterschrift nur die Bezeichnung des Gegenstandes und die auf die Quantität und den Preis Bezug habenden Daten enthalten. Alle anderen schriftlichen Mitteilungen, und zwar Quittierung, Aufforderung zur Wiederholung von Bestellungen, Antrag auf Zahlungsmodalitäten etc. etc. ändern den Charakter der Rechnung, und die Rechnung wird als eine dem Postärar zufallende briefliche Postsendung betrachtet.

In Rußland: 1) Einfache oder eingeschriebene Briefe, gleichviel ob dieselben offen oder verschlossen sind, Drucksachen ohne Band, Geschäftsurkunden und -papiere, sowie Warenmuster.

2) Eingeschriebene Geldbriefe, Wertsachen, sowie Kolli, welche gemünztes oder nicht gemünztes Geld oder Silber enthalten.

Was die Eisenbahnen betrifft, so erstreckt sich das Monopol nicht auf Sendungen von Kolli, gleichviel welches Gewicht sie haben.

Andere Privatgesellschaften oder Agenturen können nur Sendungen von großem Gewicht annehmen; die Sendungen von kleinerem Gewicht sind in diesem Falle der Postverwaltung vorbehalten.

In der Schweiz: Alle verschlossenen Gegenstände von nicht mehr als 5 kg Gewicht. Als verschlossen sind diejenigen Gegenstände anzusehen, welche versiegelt, verschnürt,

vernagelt, zugeklebt, zugenäht, mit Schloß versehen oder sonst so in ihrem Umschlage verwahrt sind, daß deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden oder Anwendung von Schlüsseln oder anderen Instrumenten herausgenommen werden kann.

Die das Gewicht von 5 kg nicht übersteigenden verschlossenen Gegenstände werden nicht nur einzeln, sondern auch dann als postzwangpflichtig angesehen, wenn sie auf einem Frachtbriefe zu anderen Gegenständen gehören, mit welchen sie im ganzen das Gewicht von 5 kg übersteigen, oder wenn mehrere derselben, zu einem Pakete vereinigt, an verschiedene Empfänger adressiert sind.

Ausgenommen sind und werden seitens der Postverwaltung dem ausschließlichen Eisenbahntransporte auch dann überwiesen bezw. zugewiesen, wenn die einzelnen Kolli verschlossen sind und weniger als 5 kg wiegen:

a) sämtliche bedingungsweise zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenstände;
b) Sendungen von Hunden;
c) Geflügelsendungen aller Art, sowie andere lebende Tiere, sofern die einzelnen Kolli in irgend einer Richtung die Dimensionen von 70 cm überschreiten;
d) Gegenstände, die schwer zu verpacken und zu besorgen sind, oder die sich wegen zu großem Umfange für den Posttransport nicht eignen, wie z. B. Bäume, Gesträuche, Kinderwagen, größere Korbwaren, Holzleisten von mehr als 2 m Länge.

2. Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betrieb auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

In Belgien: *Staatseisenbahnen.* Bezüglich dieser Gegenstände wird bemerkt, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung in jedem einzelnen Falle prüft, ob der Transport angenommen werden kann. (Zu vergleichen Dienstbefehl Nr. 84 vom Jahr 1887.)

Antwerpen-Gent (Waes). Da die Spurweite nur 1,10 m beträgt, so sind die Güterwagen von besonderer Konstruktion und können dieselben auf Normalspurbahnen nicht übergeben. Die äußerst zulässigen Ladungen (Stroh, Flachs etc.) sind ungefähr 2,30 m Breite auf 4 m Höhe über Schienenoberkante.

Eisenbahn von Chimay. Auf dieser Linie eignen sich zum Transporte nicht:

1) Möbelwagen und Fahrzeuge mit Bestimmung nach den Stationen Séloigne-Monceau, Villiers-la-Tour, Lompret, Aublain, Boussu-en-Fagne, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite und Agimont, weil diese Stationen mit Rampen für den Auf- und Ablad nicht versehen sind.
2) Drehscheiben, weil die Gesellschaft das erforderliche Material nicht besitzt.
3) Marmorplatten, wenn ihr Umfang die Verwendung von Schemelwagen erfordert.
4) Schachtzimmerungen, Schwungräder, Kisten, Spiegel etc., welche, obwohl sie auf gewöhnliche Wagen geladen werden können, einen Umfang hätten, der das Ladeprofil der Bahn überschreiten würde.
5) Alle unteilbaren Gegenstände, wenn das auf den einzelnen Wagen fallende Gewicht mehr als 10 000 kg ausmachen sollte.
6) Alle Gegenstände, deren Länge 24 m übersteigt.

Westflandrische Eisenbahnen. Von der Annahme zum Transport sind diejenigen Güter ausgeschlossen, deren Gewicht 10 000 kg auf den einzelnen Wagen übersteigt, oder welche, in Ansehung ihres Umfanges, über das bei den belgischen Staatsbahnen geltende Ladeprofil hinausgehen.

Gent-Terneuzen-Eisenbahn. Diese Gesellschaft lehnt den Transport solcher Gegenstände ab, welche ihr Ladeprofil, das mit demjenigen der belgischen Staatsbahnen identisch ist, überragen.

Grofse belgische Centralbahn. Laut den bei dieser Gesellschaft bestehenden Vorschriften betreffend das Fahrmaterial soll der Stationsvorstand, wenn Zweifel darüber bestehen, ob ein Gegenstand, sei es wegen der Dimensionen, sei es wegen der Verteilung des Gewichts,

zum Transport angenommen werden kann, bei der Verwaltung anfragen, welche die Angelegenheit prüfen und darüber beschließen wird, ob der Transport und unter welchen Bedingungen derselbe ausgeführt werden kann (gilt auch für Hasselt-Maeseyck-Bahn).

Lüttich-Maestricht-Eisenbahn. Diese Gesellschaft behält sich vor, in jedem einzelnen Fall zu prüfen, ob die Beförderung möglich ist. Jedenfalls können solche Gegenstände zum Transport nicht angenommen werden, deren Dimensionen über das Ladeprofil hinausgehen.

Belgische Nordbahn verweist auch auf den Dienstbefehl der Staatseisenbahn Nr. 84 von 1887. Ueberdies sind vom direkten Verkehr diejenigen Güter ausgeschlossen, deren Dimensionen über das Ladeprofil hinausgehen. (Die Gent-Eecloo-Brügge-, die niederl. Staatseisenbahngesellschaft, Mecheln-Terneuzen und Termonde-St. Nicolas-Eisenbahn erklären Gegenstände im Sinne der Ziff. 2 nicht benennen zu können.)

In Deutschland: 1) Alle Gegenstände, deren Umfang in Höhe und Breite das für den internat. Verkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands festgesetzte Begrenzungsprofil überschreitet.

Das für die normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands maßgebende Begrenzungsprofil ist gemäß § 23 der Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, dem schweizer. Bundesrate zur Bekanntgabe an die beteiligten Staaten seiner Zeit mitgeteilt worden.

Für Schmalspurbahnen ist mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit ihrer Bauart ein einheitliches Begrenzungsprofil nicht festgesetzt.

2) Auf den Haupteisenbahnen Deutschlands soll bei sämtlichen Fahrzeugen der Druck eines Rades auf die Schiene bei voller Ausnutzung der festgesetzten Tragfähigkeit im Stillstand der Fahrzeuge nicht mehr als 7000 kg betragen. Auf sämtlichen normalspurigen Nebenbahnen, mit alleiniger Ausnahme der Schleswig-Angeler-Eisenbahn, können Ladungen bis zu einem Gewichte von 10 000 kg befördert werden, auf den Schmalspurbahnen und der Schleswig-Angeler-Bahn darf das Gewicht der Ladung in der Regel 5000 kg nicht überschreiten.

3) Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nötig macht, werden auf den deutschen Eisenbahnen nur auf und nach solchen Stationen angenommen, wo derartige Vorrichtungen bestehen. [Von Mitteilungen eines Verzeichnisses der Stationen mit beschränkten Abfertigungsbefugnissen ist zunächst abgesehen, weil eine derartige höchst umfangreiche und stetem Wechsel unterworfene Mitteilung nur dann von Wert sein könnte, wenn sie in gleicher Weise auch von seiten der übrigen beteiligten Staaten erfolgte, was nicht beabsichtigt zu sein scheint.]

In Frankreich: Die Eisenbahnen sind laut dem allgemeinen Tarif nicht verpflichtet, unteilbare Massen über 10 000 kg oder solche Gegenstände zum Transport anzunehmen, deren Dimensionen diejenigen des Rollmaterials (6,5 m Länge) übersteigen. Indessen sehen die Spezialtarife der Gesellschaften die Annahme unteilbarer Massen bis auf 20 Tonnen Gewicht und von solchen Gegenständen vor, deren Länge zwischen 6,5 m und 26 m beträgt. Thatsächlich übernehmen die Eisenbahnen also keine unteilbaren Massen von mehr als 20 Tonnen Gewicht und keine Gegenstände, deren Länge 26 m übersteigt; sie sind ermächtigt, unter Vorbehalt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde sich mit den Versendern über die Bedingungen zu verständigen, unter welchen schwerere Massen und längere Gegenstände angenommen werden können.

In keinem Falle dürfen die Eisenbahnen solche Transporte übernehmen, deren Dimensionen in Höhe und Breite derjenigen des Ladeprofiles übersteigen.

In Italien: Es ist unmöglich, a priori festzustellen, welche Gegenstände im Sinne des Art. 2 Nr. 2 des I.U. als vom Transporte ausgeschlossen betrachtet werden sollen, da ein solcher Ausschluß von den besonderen Bedingungen einer jeden Eisenbahn abhängt und für die Eisenbahntransporte im Innern des Königreichs nicht einmal besondere Bestimmungen bestehen, mit Ausnahme der allgemeinen Norm, wonach diejenigen Gegenstände vom Transporte ausgeschlossen sind, deren Gewicht über die zulässige Grenze hinausgeht.

In Luxemburg: Ein Verzeichnis der Güter, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit sich zum Eisenbahntransport nicht eignen, besteht nicht. Das B.R. der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, welches identisch ist mit dem deutschen B.R., enthält in dieser Beziehung nur die allgemeine Bestimmung des I.U. Der Art. 47 des internen Tarifs der Prinz-Heinrich-Bahn lautet diesfalls, wie folgt: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, unteilbare Massen von mehr als 10 000 kg Gewicht oder solche Gegenstände, deren Umfang die Dimensionen des vorhandenen Materials überschreitet, zum Transport anzunehmen." Immerhin sind die beiden folgenden Punkte nicht außer Acht zu lassen: Was die Dimensionen der zu transportierenden Gegenstände betrifft, so ist das Ladeprofil B des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für die beiden Netze maßgebend; das Ladeprofil C des Vereins kann angewendet werden auf vorhergegangene Verständigung hin, mit Ausnahme der Linie von Luxemburg nach Trois-Vièrges, wo das Ladeprofil B ausschließlich gilt. In Hinsicht auf das Gewicht ist zu beobachten, daß die Ladung 14 Tonnen per Wagen nicht überschreiten darf, wie dies in den technischen Vereinbarungen des Vereins bestimmt ist.

Endlich ist noch hervorzuheben, daß auf einzelnen Stationen die Annahme oder Abgabe von ganzen Wagenladungen, von Vieh, von Fahrzeugen, von Explosivstoffen u. s. w. ausgeschlossen ist, weil die dazu erforderlichen Einrichtungen nicht vorhanden sind.

In den Niederlanden: Was die Gegenstände betrifft, die in Ansehung ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit zum Transporte sich nicht eignen, so ist es nicht möglich, eine einläßliche Liste aufzustellen. In dieser Beziehung handelt es sich um solche Güter, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe der Eisenbahnen sich zur Beförderung nicht eignen. Unter diese Güter gehören z. B. die Gegenstände, deren Gewicht die Tragfähigkeit des rollenden Materials, oder der Geleise oder der Kunstbauten übersteigt, sowie diejenigen Gegenstände, deren Volumen so groß ist, daß es unmöglich wäre, sie durch die Eisenbahn zu befördern.

In Oesterreich: Die Spurweite der k. k. Bosna-Bahn beträgt 76 cm, und ist daher der gegenseitige Wagenübergang beim Anschlusse der normalspurigen Eisenbahnen nicht möglich. In Berücksichtigung des Ladeprofils der Bosna-Bahn sind Gegenstände, welche einzeln, vom Wagenplateau gemessen, in der Bahnachse höher als 2,85 m, an den Seiten höher als 2,25 m und breiter als 2,50 m sind, ferner Gegenstände von mehr als 15 t Einzelgewicht, von der Beförderung auf dieser Bahn ausgeschlossen.

Für die Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns können im allgemeinen diejenigen Gegenstände, welche sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichts, oder ihrer sonstigen Beschaffenheit zur Beförderung nicht eignen, nicht nominell angeführt werden. Es kann daher nur auf die hinsichtlich der Dimensionen, des Gewichts und der sonstigen Beschaffenheit der zu versendenden Güter bestehenden allgemeinen Vorschriften hingewiesen werden.

Vom Transporte ausgeschlossen sind demnach alle diejenigen Gegenstände:

a) durch deren Verladung die Belastung einer Achse so sehr erhöht wird, daß der Achsendruck auf einer der bei dem Transporte beteiligten Bahnlinien die für dieselbe erlaubte Grenze übersteigt;
b) nach deren Verladung das Gewicht der Güterwagen inklusive der Belastung mehr als 2,8 t pro Meter der Gesamtlänge des Wagens (einschließlich der Pufferlängen) beträgt;
c) bei deren Verladung das Lademaß einer der am Transporte beteiligten Bahnlinien überschritten wird;
d) deren Verladung einen größeren Radstand der Wagen erfordert, als jenen, welcher auf einer der am Transporte beteiligten Bahnlinien zulässig ist.

Zur weiteren Erläuterung wird beigefügt:

ad a. Der Achsendruck darf überhaupt nie 14 t übersteigen; auf allen normalspurigen Eisenbahnen ist ein Achsendruck von mindestens 9 t zulässig.

Bezüglich der Grenze des Achsendruckes auf jeder einzelnen Linie wurde von seiten der österr.-ungar. Bahnverwaltungen ein „Verzeichnis der auf den österr.-ungar. Eisenbahnen

zulässigen größten Achsendrucke" im Jahre 1892 herausgegeben, welches jedoch bisher weder behördlich geprüft noch genehmigt wurde.

ad b. Die Grenze von 2,8 t ist insofern keine absolute, als für Spezialtransporte größere Gewichte bedingungsweise gestattet werden können.

ad c. Auf den österreichischen und den ungarischen Eisenbahnen sind dermalen noch vier Lademaße in Anwendung, welche in dem vom Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen unter dem Titel „Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaße, Berlin 1889" veröffentlichten Verzeichnisse enthalten sind.

Die Lademaße unterliegen übrigens bei Ladungen größerer Länge mit Rücksicht auf die Befahrung scharfer Bogen und doppelgeleisiger Bahnen mit geringer Geleisentfernung noch mehrfachen Einschränkungen.

Auf den österreichischen und den ungarischen Eisenbahnen darf im allgemeinen die Länge einer Ladung 19 m nicht überschreiten.

ad d. Bezüglich der auf den einzelnen Bahnlinien zugelassenen größten Radstände ist das unter dem Titel „Maximalradstand der im internat. Eisenbahnverkehre zugelassenen Personen- und Güterwagen" zu § 1 des Protokolls vom 15. Mai 1886, Art. 2, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, herausgegebene Verzeichnis maßgebend.

Für die Eisenbahnen der Schweiz erscheint es im allgemeinen weder thunlich, noch möglich, ein erschöpfendes Verzeichnis aller derjenigen Güter aufzustellen, welche wegen ihres Gewichtes, Umfanges oder ihrer sonstigen Beschaffenheit sich zum Transport nicht eignen. Man muß sich darauf beschränken, allgemein festzustellen, daß Güter, welche

1) in unteilbarem Gewichte, das die Tragfähigkeit der Wagen überschreitet;
2) die Ladeprofile überschreiten;
3) zum Verladen und Entladen besondere Vorrichtungen erfordern, die auf der Versandt- oder Empfangsstation nicht vorhanden sind und nicht beschafft werden können;
4) nur auf besonders konstruierten Wagen verladen werden können;
5) zur Verladung mehr als einen Schutzwagen erfordern,

auf den schweizerischen Eisenbahnen nicht zur Beförderung gelangen können.

Für die folgenden Unternehmungen sind zudem noch nachstehende besondere Vorschriften zu beachten:

Rorschach-Heiden-Bahn. Lebende Tiere, ausnahmlich begleitete Hunde, werden auf dieser Bahn weder in Einzelsendungen, noch in Wagenladungen befördert.

Brünigbahn (im Betrieb der Jura-Simplon-Bahn).

a) Gegenstände, zu deren Verlad mehr als ein Wagen erforderlich ist, sind vom Transport unbedingt ausgeschlossen, wenn die Verladung auf Schemelwagen geschehen müßte.
b) Gegenstände, zu deren Verlad ein Wagen, unter Verwendung von Schutzwagen ausreicht, können zum Transport zugelassen werden, wenn:
   aa) die einzelne Wagenachse mit höchstens 5 t belastet wird;
   bb) die Ladung in keinem Falle um mehr als 4 m über die Puffer des beladenen Wagens hinausragt.

   Ladungen, die über die Mitte des Schutzwagens hinausragen, sind vom Transport vollständig ausgeschlossen.
c) Die höchst zulässige Länge der auf offenen Wagen beförderten Gegenstände beträgt 14 m.

Visp-Zermatt-Bahn (im Betrieb der Jura-Simplon-Bahn).

a) Die Maximalbelastung einer Achse darf 6 t nicht überschreiten.
b) Gegenstände, deren Maximallänge 14 m übersteigt, sind vom Transport ausgeschlossen.

In Rußland: Vom Transporte sind ausgeschlossen diejenigen Gegenstände, welche infolge ihres Umfanges das Ladeprofil überschreiten, sowie diejenigen, deren Beschaffenheit komplizierte Vorkehrungen erfordert, zu denen die ordentlichen Mittel der Eisenbahn, welche den Transport besorgen soll, nicht ausreichen.

Diejenigen schweren Gegenstände, welche dem Ladeprofil entsprechen und auf besonderen Trucks zur Aufgabe gelangen, werden nur unter der ausdrücklichen Bedingung zum Transporte angenommen, daß die Trucks keine Gefahren für den Betrieb in sich schließen und daß, in Ansehung der Geleiseanlage und der Fahrbahn auf den Brücken, die Ladung jener Gegenstände die zulässigen Grenzen nicht überschreite.

In jedem einzelnen Falle wird die Eisenbahnverwaltung den Betrag der Kosten, sowie die Mittel, mit welchen der Transport bewerkstelligt werden soll, feststellen.

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

In Belgien: Vom Transport aus Gründen der öffentlichen Ordnung ausgeschlossen sind Journale, gedruckt oder nicht, Figuren und Bilder, Bücher und andere Publikationen unanständigen Inhaltes, auf deren Verkauf oder Verteilung Art. 383 des Strafgesetzbuches Anwendung zu finden hat.

Gegenwärtig ist das Verbot auf die folgenden französischen Journale unanständigen Inhaltes beschränkt:

1) Die litterarische Beilage der Lanterne; 2) Den Courrier français; 3) Die Gaudriole; 4) Den Messager français; 5) Fin de siècle; 6) Paris la nuit; 7) Gil Blas illustré; 8) Das Echo du boulevard; 9) Das Echo de Paris; 10) Beautés parisiennes; 11) Paris gaieté.

Ferner:

1) die Pflanzen etc., welche unter die auf die Berner Reblauskonvention bezüglichen Gesetze und Verordnungen fallen;
2) die verbotenen Waffen, auf deren Herstellung, Vertrieb, Ausstellung, Verkauf, Verteilung und Tragen die Artikel 316 und 317 des belgischen Strafgesetzbuches anwendbar sind;
3) die nicht geprüften Handfeuerwaffen, gemäß dem Gesetze vom 24. Mai 1888, veröffentlicht im Belgischen Moniteur vom 8. Juni 1888, Nr. 160;
4) die Fische etc., deren Beförderung besonders untersagt ist:
   a) durch das Gesetz über die Fischerei in Flüssen,
   b) durch das Gesetz über die Fischerei im Küstengebiet;
5) die Frösche, ganz oder zerschnitten;
6) auf Grund des Gesetzes über die Jagd:
   a) die insektenfressenden Vögel, zu jeder Jahreszeit,
   b) das Wild, während der Dauer des Jagdschlusses;
7) die Tiere und Gegenstände jeder Art, deren Beförderung in Belgien eventuell aus gesundheitlichen Rücksichten untersagt werden würde.

   Von den zur Beförderung zugelassenen Tieren werden in Belgien zur Beförderung in Eilfracht nur Pferde, Esel, Maulesel, Ponies, Füllen und Hunde von den Eisenbahnen angenommen.

In Deutschland:

I. Verkehrsbeschränkungen im Inlande.

1) Nach § 2 des Gesetzes, betreffend Maßregeln gegen die Rinderpest, vom 7. IV. 1869 (R.G.Bl. S. 105), kann der Transport von lebendem oder totem Rindvieh, von Schafen und Ziegen, Häuten, Haaren und sonstigen tierischen Rohstoffen in frischem oder trockenem Zustand, von Rauchfutter, Streumaterialien, Lumpen, gebrauchten Kleidern, Geschirren und Stallgeräten verboten werden.

Ist nach der zu dem Gesetze erlassenen revidierten Instruktion vom 9. VI. 1873 (R.G.Bl. S. 147) über einen Ort die absolute Ortssperre verhängt worden, so darf nach § 23 a. a. O. kein Eisenbahnzug daselbst halten, selbst wenn der Ort ein Stationsort wäre; es sei denn, daß der Bahnhof so gelegen ist, daß er vom Orte vollständig abgesperrt und der Verkehr der Eisenbahnstation mit anderen Orten ohne Berührung des Seuchenortes unterhalten werden kann.

2) Nach § 20 des Ges., betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, vom 23. VI. 1880 (R.G.Bl. S. 153), können Beschränkungen in der Art des Transports kranker oder verdächtiger Tiere, der von diesen stammenden Produkte oder solcher Gegenstände, welche mit kranken oder verdächtigen Tieren in Berührung gekommen sind, sowie Beschränkungen im Transport der der Seuchengefahr ausgesetzten und solcher Tiere, die geeignet sind, die Seuche zu verschleppen, angeordnet werden.

3) Nach § 4 des Ges., betreffend die Abwehr und Unterdrückung der Reblauskrankheit, vom 3. VII. 1883 (R.G.Bl. S. 149), ist die Versendung und die Einführung bewurzelter Reben in einen der in den Weinbaugebieten des Reiches gebildeten Weinbaubezirke verboten. Innerhalb des einzelnen Weinbaubezirkes ist der Verkehr mit bewurzelten Reben aus Rebschulen verboten, in denen andere als in diesem Bezirke übliche Rebsorten gezogen werden oder innerhalb der 3 letzten Jahre gezogen worden sind.

4) Außerdem bestehen für einzelne Länder und Landesteile Transportbeschränkungen, die sich aus gewissen Gesetzen und Verordnungen über Jagd und Fischerei ergeben.

II. Einfuhr- bezw. Ausfuhrverbote.

a) Nach § 2 des Vereinszollgesetzes vom 1. VII. 1869 (Bundes-G.Bl. S. 317) können zeitweise für einzelne Gegenstände beim Eintritt außerordentlicher Umstände oder zur Abwehr gefährlicher ansteckender Krankheiten oder aus sonstigen gesundheits- oder sicherheitspolizeilichen Rücksichten für den ganzen Umfang oder einen Teil des Reichsgebietes Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote erlassen werden.

b) Allgemeine Verbote.

1) Nach § 6 des Viehseuchengesetzes (s. oben I. 2) ist die Einfuhr von Tieren, die an einer übertragbaren Seuche leiden, verboten. Nach § 7 a. a. O. kann, wenn in dem Auslande eine übertragbare Seuche der Haustiere in einem für den inländischen Viehstand bedrohlichen Umfange herrscht oder ausbricht, die Einfuhr lebender oder toter Tiere aus dem von der Seuche heimgesuchten Auslande allgemein oder für bestimmte Grenzstrecken verboten oder solchen Beschränkungen unterworfen werden, die die Gefahr einer Einschleppung vermindern. Die Einfuhrbeschränkungen können auch auf die Einfuhr von tierischen Rohstoffen und solcher Gegenstände ausgedehnt werden, die Träger des Ansteckungsstoffes sind.

2) Nach § 1 der zur Ausführung der internationalen Reblauskonvention erlassenen Kaiserlichen Verordnung vom 4. VII. 1883, betreffend das Verbot der Einfuhr und der Ausfuhr von Pflanzen und sonstigen Gegenständen des Wein- und Gartenbaues (R.G.Bl. S. 153), ist die Einfuhr von ausgerissenen Weinstöcken, trockenem Rebholz, Kompost, Düngererde, gebrauchten Weinpfählen und Weinstützen über die Grenzen des Reiches und die Ausfuhr der genannten Gegenstände, sowie die Ausfuhr von Rebblättern aus dem Reichsgebiet in die Gebiete der bei der internationalen Reblauskonvention beteiligten Staaten verboten.

Die Einfuhr von Tafeltrauben, Trauben der Weinlese und Trestern ist an gewisse Vorschriften hinsichtlich ihrer Verpackung geknüpft, die Einfuhr aller zur Kategorie der Rebe nicht gehörigen Vegetabilien, welche aus Pflanzschulen, Gewächshäusern u. s. w. stammen, nur unter den im § 4 der Verordnung vorgesehenen Bedingungen, die den internationalen Abmachungen entsprechen, gestattet.

Für die Einfuhr bewurzelter, zur Kategorie der Rebe nicht gehöriger Gewächse aus den bei der internationalen Reblauskonvention nicht beteiligten Staaten ist die Kaiserliche Verordnung vom 7. IV. 1887 (R.G.Bl. S. 155) maßgebend. Danach darf die Einfuhr nur über die vom Reichskanzler bestimmten Eingangsstellen und nach erfolgter Feststellung der Unverdächtigkeit der Sendung erfolgen.

3) Nach § 14 des Gesetzes über die Presse vom 7. V. 1874 (R.G.Bl. S. 65) kann der Reichskanzler, wenn gegen eine Nummer einer im Auslande erscheinenden periodischen Druckschrift binnen Jahresfrist zweimal eine Verurteilung auf Grund der §§ 41 und 42 des Strafgesetzbuches erfolgt ist, das Verbot der ferneren Verbreitung dieser Druckschrift bis auf 2 Jahre durch öffentliche Bekanntmachung aussprechen.

c) Verbote gegenüber einzelnen Ländern:

1) Durch Kaiserliche Verordnung vom 16. II. 1875 (R.G.Bl. S. 135) ist die Einfuhr von Kartoffeln aus Amerika, sowie von Schalen und anderen Abfällen solcher Kartoffeln, ferner von Säcken u. s. w., die zur Verpackung oder Verwahrung derartiger Kartoffeln gedient haben, verboten.

2) Die Einfuhr von Schweinefleisch, einschließlich der Speckseiten, sowie von Würsten aller Art, amerikanischen Ursprungs, ist in Gemäßheit der Kaiserlichen Verordnung vom 3. IX. 1891 (R.G.Bl. S. 385) nur insoweit gestattet, als die Erzeugnisse mit einer amtlichen Bescheinigung darüber versehen sind, daß das Fleisch im Ursprungslande untersucht und frei von gesundheitsschädlichen Eigenschaften befunden worden ist.

Alle Einfuhrverbote und Beschränkungen der Einfuhr werden öffentlich bekannt gemacht.

In Frankreich: Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit sind vom Transporte absolut ausgeschlossen: Das Nitroglycerin und alle Explosivstoffe, mit Ausnahme des Knallquecksilbers.

Außerdem sind die Eisenbahnen befugt den Transport von solchen nichtbenannten Artikeln, welche als besonders gefährlich betrachtet werden, provisorisch abzulehnen, unter Vorbehalt aber des Rechtes der Interessenten zur Beschwerdeführung bei der Aufsichtsbehörde.

Ausländische Weinpflanzen, Steckreiser mit oder ohne Wurzeln, Rebhölzer, gebrauchte Schutzpfähle, Dünger, Erde und Düngererde dürfen nicht eingeführt werden in solche Departements, welche von der Phylloxera nicht berührt sind.

Während geschlossener Jagdzeit darf kein Wildbret in Frankreich eingeführt werden.

Dasselbe Verbot besteht bezüglich einiger Arten Fische für die Zeit, während welcher der Fischfang untersagt ist.

In Italien: Es ist nicht möglich, alle diejenigen Gegenstände vollständig anzugeben, deren Transport aus Gründen der öffentlichen Ordnung in Italien verboten ist, weil die in einer Reihe von Gesetzen und Reglements einzeln bezeichneten Gegenstände dieser Art nach den Veranlassungen wechseln, welche das Verbot oder die Beschränkung der Einfuhr in das Königreich herbeiführen. Es werden daher nur diejenigen Sachen erwähnt, welche dauernd und ohne Rücksicht auf ihre Herkunft vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind.

a) Absolut ausgeschlossen sind Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Sprengstoffe, Knallsilber, Knallgold, Knallquecksilber etc., sowie alle anderen der Selbstentzündung oder der Explosion unterworfenen Gegenstände.

b) Einer besonderen Bewilligung der kompetenten Behörde bedarf die Einfuhr anderer explodierbarer Stoffe, von Waffen, Munition und der für die Bewaffnung und Ausrüstung der Truppen bestimmten Gegenstände.

c) Ganz untersagt ist die Einfuhr und die Durchfuhr von Rebsetzlingen, Schößlingen und Rebhölzern jeder Art, von gebrauchten Schutzpfählen, von Dünger, Erde und Düngererde.

d) Die Einfuhr von Trauben und lebenden Pflanzen ist durch besondere Vorschriften geregelt.

e) Die Einfuhr von Saccarin (Benziato solfinico) und von saccarinhaltigen Erzeugnissen ist verboten.

f) Die Einfuhr von Tabak in Blättern und Rippen, Meersalz, Steinsalz, über Bedarf gesalzenen Lebensmitteln und im allgemeinen der Gesundheit schädlichen Waren ist verboten.

In Luxemburg: Gemäß Art. 13 der Polizeiverordnung vom 18. VIII. 1859 ist es verboten, in den Zügen, in welchen Reisende befördert werden, solche Sachen mitzunehmen, welche zu Explosionen oder zu Feuersgefahr Veranlassung geben könnten.

Durch die Königlich großherzogliche Verordnung vom 20. IV. 1881 sind vom Eisenbahntransport alle diejenigen Gegenstände ausgeschlossen, welche der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen sind, vorbehaltlich immerhin der bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände.

Die in letzterer Beziehung geltenden Bestimmungen stimmen mit den entsprechenden Vorschriften überein, welche für die deutschen Eisenbahnen gelten.

Außer den vorerwähnten Sachen sind infolge polizeilicher Vorschriften noch weitere Gegenstände, wie das Wildbret während der verbotenen Jagdzeit, Tiere zur Zeit von Viehseuchen, sowie diejenigen Objekte vom Transport ausgeschlossen, welche unter die Bestimmungen des I. Ü. betreffend die Phylloxera fallen. Diese Objekte sind in den Tarifen nicht angegeben; das Transportverbot ist durch besondere Verfügungen zur Kenntnis der Güterabfertigungsstellen gebracht.

Für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn gilt im speziellen das durch den § 2 des Staatsvertrages vom 11. VI. 1872 aufgestellte Verbot, nach welchem die deutsche Regierung sich niemals der Linien dieses Netzes weder für den Transport von Truppen, von Waffen, Kriegsmaterial oder Munition, noch zum Zweck der Verpflegung von Truppen während eines Krieges, an welchem Deutschland beteiligt wäre, bedienen darf.

In den Niederlanden: Die Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, sind nach zwei Richtungen auszuscheiden, nämlich in solche, deren Einfuhr überhaupt und ohne Beschränkung untersagt ist, und solche, deren Einfuhr, Durchfuhr und Wiederausfuhr zeitweise und unter gewissen Bedingungen verboten werden kann.

In die erste Kategorie fallen:

1) die Bücher, welche als Nachdruck von künstlerischen, wissenschaftlichen und litterarischen Werken betrachtet werden müssen, an welchen in den Niederlanden oder in einem derjenigen Länder, mit welchen bezügliche Verträge abgeschlossen worden sind, Eigentumsrechte bestehen;
2) die Münzen und die Münzplatten von Kupfer. Die Einfuhr der Platten für Kupfermünzen zum Gebrauche der staatlichen Prägeanstalt kann durch königliche Verordnung gestattet werden.

Bezüglich der zweiten Kategorie ist zu bemerken:

Gemäß dem Gesetz betreffend die besonderen Maßnahmen zum Schutze gegen ansteckende Krankheiten, deren Verbreitung und ihre Folgen, kann, im Falle des Ausbruches einer Choleraepidemie, der Pest, des gelben Fiebers oder der Blattern im Auslande, durch königliche Verordnung die Einfuhr, die Durchfuhr und die Ausfuhr solcher Gegenstände untersagt werden, welche, wie Lumpen, getragene Kleider, schmutzige Wäsche, rohe Wolle, Haare, Felle, Häute, Pelzwaren und Pelzwerk, die Ansteckung verbreiten können.

Gemäß dem Gesetze über die Viehseuchenpolizei kann die Einfuhr, die Durchfuhr und die Ausfuhr von lebenden oder toten Tieren, von Fleisch, Häuten, Haaren, von Wolle, von Dünger und anderen Abfällen, von Futter, von Gerätschaften oder anderen Gegenständen, welche im Zusammenhang mit dem Vieh benutzt worden sind, durch königliche Verordnung untersagt werden, wenn das Interesse an der Erhaltung des Viehstandes und der Konsumenten Vorsichtsmaßregeln gegen im Auslande oder im Inlande auftretende ansteckende Krankheiten der Haustiere erheischt.

Als ansteckende Krankheiten der Haustiere sind die Rinderpest, die ansteckende Lungenseuche, die Maul- und Klauenseuche, die Schafpocken, der Rotlauf, der Rotz, der Wurm, die Schweineseuche, die Räude und der Brand anzusehen.

In Rußland: Die Explosivstoffe, deren Transport durch die Eisenbahn untersagt ist (publiziert in der Sammlung der Gesetze und Dekrete der Regierung, von 1891, Nr. 43, Kapitel 450), sind folgende:

1) das Nitroglycerin;
2) das Pyroxylin, wenn es weniger als 15 % Fluidum enthält;
3) nicht komprimierte explodierbare Stoffe, als Knallquecksilber, Knallgold und Knallsilber;
4) gewöhnliches Pulver und solches Pulver, welches Bertholet-Salz oder eine Mischung des letzteren enthält;

5) die sprengkräftigen Mischungen von Amalgame von Sprengel (Panklastit, Guelgopbit u. dgl., sowie überhaupt alle der Explosion unterworfenen Gegenstände und Substanzen, deren Beförderung nicht durch regierungsseitige Reglements bewilligt ist).

In der Schweiz: Ein Verzeichnis derjenigen Gegenstände, deren Transport aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, kann nicht mitgeteilt werden, da in der Schweiz eine Einschränkung des freien Verkehrs bisher nur temporär aus sanitätspolizeilichen Gründen stattgefunden hat. Von derartigen Ausnahmemaßregeln wird dem Centralamt vorkommenden Falles Kenntnis gegeben.

In Bezug auf Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, enthält die internationale Phylloxera Uebereinkunft[1]) zwischen Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Portugal und der Schweiz am 3. XI. 1881 abgeschlossen, der nachträglich Belgien, Luxemburg, Niederlande u. a. beigetreten sind (abgedruckt in Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 348 ff.), folgende Vorschriften:

Art. 2. Zum ungehinderten internationalen Verkehr werden zugelassen: Wein, Trauben, Trester, Traubenkerne, abgeschnittene Blumen, Gemüseprodukte, Samenkörner und Früchte aller Art.

Tafeltrauben dürfen nur in fest verpackten, aber dennoch leicht zu untersuchenden Kisten, Schachteln oder Körben zur Versendung gelangen.

Weinlesetrauben dürfen nur gekeltert und in wohlverschlossenen Gebinden zirkulieren.

Weintrester dürfen nur in Kisten oder wohlverschlossenen Fässern zirkulieren.

Jeder Staat hat das Recht, in den Grenzdistrikten beschränkende Maßnahmen gegenüber den Gemüsen zu erlassen, die als Zwischenkulturen in phylloxerierten Weinbergen gezogen worden sind.

Art. 3. Setzlinge, Gesträuche und alle anderen Vegetabilien, außer der Rebe, die aus Pflanzschulen, Gärten oder Treibhäusern kommen, werden zum internationalen Verkehr zugelassen, können jedoch in einen Staat nur über die von demselben zu bezeichnenden Zollbureaux eingeführt werden.

Die genannten Gegenstände sollen fest verpackt sein, jedoch immerhin nur so, daß die notwendigen Untersuchungen leicht möglich sind. Sie müssen von einer Deklaration des Versenders und einer Bescheinigung der kompetenten Behörde des Landes, aus welchem sie kommen, begleitet sein, welche Bescheinigung besagen soll:

a) daß sie aus einem Grundstück (einer Anpflanzung, einer Einfriedigung) kommen, welches von jedem Rebstock wenigstens 20 m entfernt oder von den Wurzeln desselben durch ein von der kompetenten Behörde für genügend erachtetes Hindernis getrennt ist;
b) daß dieses Grundstück selbst keinen Rebstock enthält;
c) daß auf demselben keine Rebstöcke abgelagert sind;
d) daß, wenn mit der Reblaus behaftete Reben in demselben sich befunden haben, die Ausrodung der Wurzeln, wiederholte Behandlung mit Gift und während 3 Jahren Untersuchungen stattgefunden haben, die die vollständige Vernichtung des Insekts und der Wurzeln sichern.

Art. 4. Hinsichtlich der Zulassung von Weinlesetrauben, Weintrestern, Kompost, Düngererde, schon gebrauchten Schutzpfählen und Rebstecken in die Grenzgebiete werden sich die Nachbarstaaten ins Einvernehmen setzen, mit dem Vorbehalte jedoch, daß die genannten Gegenstände nicht aus einer von der Reblaus heimgesuchten Gegend kommen.

---

1) Vgl. S. 317 ff.

Art. 5. Ausgerissene Reben und trockenes Rebholz sind von dem internationalen Verkehr ausgeschlossen.

Indessen können sich die aneinander grenzenden Staaten hinsichtlich der Zulassung dieser Gegenstände in den Grenzgebieten ins Einvernehmen setzen, unter dem Vorbehalte, daß dieselben nicht aus einer von der Reblaus heimgesuchten Gegend kommen.

Art. 6. Rebensetzlinge, Rebenschößlinge mit oder ohne Wnrzeln und Rebholz dürfen in einen Staat nur mit dessen förmlicher Einwilligung und unter Kontrolle der Regiernng und nachdem sie desinfiziert worden sind, eingeführt werden. Die Einfuhr darf nur über die besonders bezeichneten Zollbureaux stattfinden.

Die genannten Gegenstände dürfen nur in hölzernen, vollständig mit Schrauben verschlossenen, aber dennoch leicht zu untersuchenden Kisten zirkulieren. Das Packzeug muß ebenfalls desinfiziert worden sein.

Art. 7. Die zum internationalen Verkehr zugelassenen Sendungen, welcher Art sie immer sein mögen, dürfen weder Rebenabgänge noch Rebenblätter enthalten.

Art. 8. Die Gegenstände, welche bei einer Zollstätte angehalten worden sind, weil sie den Vorschriften in den Artikeln 2, 3, 6 oder 7 nicht genügen, müssen an den Versandort auf Kosten dessen, den es angeht, zurückgewiesen oder nach der Wahl ihres Eigentümers, wenn derselbe gegenwärtig ist, durch Feuer vernichtet werden.

Die Gegenstände, an denen die zugezogenen Sachverständigen die Reblaus oder verdächtige Anzeichen gefunden haben, sollen sofort und an Ort und Stelle samt ihrer Verpackung durch Feuer vernichtet werden. In einem solchen Falle soll ein Protokoll aufgenommen und der Regierung des Herkunftslandes übermittelt werden.

Anhang II.

Deutscher und französischer Text des I.U. über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

Art. 1. Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zweck in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der im Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Art. 1. La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Art. 2. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1) derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte beteiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2) derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3) derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 2. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1) Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.
2) Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même

d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3) Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3. Die Ausführungs-Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Wertes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Art. 3. Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4. Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder -Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; anderenfalls sind sie nichtig.

Art. 4. En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5. Jede nach Maßgabe des Artikels 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1) der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2) die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3) nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transporte anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 5. Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1) que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;
2) que le transport soit possible, en égard aux moyens ordinaires de transport;
3) que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins

que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6. Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a) Ort und Tag der Ausstellung;
b) die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f) die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h) das genaue Verzeichnis der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere;
i) den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12 Abs. 3);
k) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse (Art. 13);
l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

   In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

   Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

   1) daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
   2) daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbriefe bezeichneten Weg benutzt hätte;
   3) daß die Lieferfrist der Ware nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre;

m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indes, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbriefe die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst eiu Stammheft zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

Art. 6. Toute expédition internationale (article 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a) Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b) La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c) La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros de colis.

e) La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f) La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g) La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h) L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i) La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (article 12, alinéa 3).

k) Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (article 13).

l) La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes:

1) les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2) il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3) la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m) Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7. Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontrollieren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzt wird.

Art. 7. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences, résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandexpedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Aus-

führung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

Art. 8. Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que la dite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9. Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nötig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 9. Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser

le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, solange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nötigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten erteilte Befugnis begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 10. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11. Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung notwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 11. Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12. Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankierung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45 Abs. 3 finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44 erster Absatz findet keine Anwendung.

Art. 12. Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Art. 13. Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Wertes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämtliche am Transporte beteiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12 Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 13. L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (article 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14. Die Ausführungs-Bestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen, feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im übrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Art. 14. Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15. Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Ware auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indes dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittelung der Versandstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger

übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Abs. 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatz dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungs-Bestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Abs. 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Art. 15. L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. La dite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen.

Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Duplikates befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Art. 15 entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 16. Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17. Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 17. La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 18. Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Art. 19. Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 19. La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20. Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zweck der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 20. Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21. Die Eisenbahn hat für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 21. Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22. Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 22. Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23. Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Art. 23. Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24. Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden.

Im übrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 24. Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25. In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Beteiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzuteilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Beteiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 25. Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26. Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 26. Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Art. 27. Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatz erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 27. Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27 Abs. 3 bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 28. Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 29. Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30. Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 30. Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31. Die Eisenbahn haftet nicht:

1) in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;

2) in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

3) in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;

4) in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5) in Ansehung lebender Tiere,

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Tiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

6) in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Tiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegenteiles vermutet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 31. Le chemin de fer n'est pas responsable:

1) De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu de prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2) De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3) De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4) De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5) De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6) De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une des ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32. In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 32. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33. Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als dreißig Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 33. Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (article 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34. Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswert, in dessen Ermangelung der gemeine Wert, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 34. Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera cal-

culée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35. Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 35. Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une reduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36. Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust geratene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Falle kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatz erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatz bezeichneten 30-tägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 36. L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37. Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwertes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnismäßig reduziert.

Art. 37. En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38. Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der

durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 38. S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclarntion, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existance et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 39. Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40. Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^1/_{10}$ der Fracht;
" " " " " $^2/_{10}$ " " $^2/_{10}$ " "
" " " " " $^3/_{10}$ " " $^3/_{10}$ " "
" " " " " $^4/_{10}$ " " $^4/_{10}$ " "
" " " von längerer Dauer: $^5/_{10}$ der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütuugen beansprucht werden:

bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht;
" " " " " $^2/_{10}$ " " $^4/_{10}$ " "
" " " " " $^3/_{10}$ " " $^6/_{10}$ " "
" " " " " $^4/_{10}$ " " $^8/_{10}$ " "
" " " von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Art. 40. En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^1/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;
$^2/_{10}$ " " " " " " " " " " " $^2/_{10}$ " " " "
$^3/_{10}$ " " " " " " " " " " " $^3/_{10}$ " " " "
$^4/_{10}$ " " " " " " " " " " " $^4/_{10}$ " " " "
$^5/_{10}$ " " " " " tout retard supérieur " $^4/_{10}$ " " " "

Si la dite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport;
$^{4}/_{10}$,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, $^{2}/_{10}$,, ,, ,, ,,
$^{6}/_{10}$,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, $^{3}/_{10}$,, ,, ,, ,,
$^{8}/_{10}$,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, $^{4}/_{10}$,, ,, ,, ,,
$^{10}/_{10}$,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, supérieur ,, $^{4}/_{10}$,, ,, ,, ,,

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme declarée.

Art. 41. Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 41. Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42. Der Forderungsberechtigte kann sechs Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Art. 42. L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43. Wenn Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 43. La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44. Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1) Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2) Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27 Abs. 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3) Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 44. Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1) Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.
2) En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.
3) En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.
4) En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:
   a) La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.
   b) L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

   Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (article 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45. Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntnis der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44 Nr. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung mit dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 45. Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, nº 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est réglée par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 46. Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Art. 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 46. Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises, ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 47. Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte beteiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nr. 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämtlichen am Transporte beteiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden nicht auf ihrer Strecke entstanden ist, nach Verhältnis der reinen Frachten, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transporte teilgenommen haben, nach Verhältnis der reinen Frachten verteilt.

Art. 47. Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1. Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.
2. Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une

telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 2.

2. S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48. Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältnis der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Verzögerung.

Die Verteilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte beteiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Art. 48. Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49. Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte beteiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 49. En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50. Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozess gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verpflichtung zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung massgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu intervenieren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 50. La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, en tout et quant au montant, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51. Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämtliche beteiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 51. Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52. Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 52. Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53. Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Art. 53. Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54. Die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 54. Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Art. 55. Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

Art. 55. Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56. Urteile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter infolge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnisverfahrens erlassen und nach den für den urteilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urteils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurteilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 56. Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et

suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (cautio judicatum solvi) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57. Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1) die Mitteilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der beteiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntnis zu bringen;
2) Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3) auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4) die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;
5) die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amts, sowie die zur Ausführung nötigen Mittel feststellen.

Art. 57. Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

1) De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.
2) De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.
3) De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.
4) D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.
5) Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58. Das im Art. 57 bezeichnete Centralamt hat die Mitteilungen der Vertragsstaaten in betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Art. 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst

erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamts.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamt vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntnis gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder infolge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 58. L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59. Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegierten der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für notwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der beteiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 59. Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60. Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden beteiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntnis zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratifiziert werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden.

Art. 60. La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer

à l'expiration de ce délai, devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Zusatzartikel zum Internat. Uebereinkommen

(*beschlossen in den zu Bern abgehaltenen Konferenzen vom* 15. *V. und folgenden Tagen und unterzeichnet in der vom* 20. *IX.* 1893. *Die Ratifikationen haben sich verzögert, die Auswechselung derselben war am* 1. *II.* 1894 *noch nicht erfolgt, ist aber alsbald zu erwarten*).

„*Die Staaten, welche an dem Uebereinkommen vom* 14. *X.* 1890 *über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht teilgenommen haben, können um die Aufnahme nachsuchen.*

Sie haben sich zu diesem Zwecke an die schweizer. Regierung zu wenden.

Diese Regierung wird das Aufnahmegesuch dem Centralamt zur Prüfung übermitteln und alsdann seine Vorschläge den Vertragsstaaten zur Kenntnis bringen.

Wenn ein Einverständnis erzielt ist, wird die schweizer. Regierung dem betreffenden Staate von der Aufnahme in das Uebereinkommen Kenntnis geben und diese Aufnahme gleichzeitig den übrigen Vertragsstaaten mitteilen.

Die Wirksamkeit der Aufnahme in das Uebereinkommen beginnt einen Monat nach der von der schweizer. Regierung ausgegangenen Notifikation. Sie begründet von Rechtes wegen die Annahme aller Bedingungen des Uebereinkommens.“

Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das I.U. über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet[1].

(Auf Grund der Bemerkungen in E.V.Z. 1890, S. 1009 ff., ergänzt bis zum 1. Februar 1894.)

Belgien.

Noville-Taviers und sämtliche Linien der Chemins de fer vicinaux (*Koch, Handbuch für Eisenbahn-Güterverkehr, I, unter Belgien II Nr.* 5 *und III Nr.* 1—23).

Deutschland.

Ausgeschlossen sind:

I. Von deutschen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen:

a) die unter preuſs. Staatsverwaltung stehende oberschlesische schmalspurige Zweigbahn (Privatbahn); b)[2] *die unter bayer. Staatsverwaltung stehende Augsburger Lokalbahn*[3]*; c) die Doberan-Heiligdammer-Linie der mecklenburg. Friedrich-Franz-Bahn; d) die Ocholt-Westersteder Linie der Groſsherzogl. oldenburg. Staatsbahn.*

II. Von deutschen Lokalbahnen:

1) *Weimar-Berka-Blankenhain und* 2) *die hessischen schmalspurigen Nebenbahnen (Centralverwaltung von Bachstein; die übrigen dieser Verwaltung unterstehenden Linien, abgesehen selbstverständlich von den Straſsenbahnen in Berlin und Wiesbaden, nehmen am internat. Verkehre teil);* 3) *Eisfeld-Unterneubrunner Schmalspurbahn;* 4) *Feldabahn;* 5) *Filderbahn;* 6) *Frank-*

---

1) An Stelle der mit dem I.U. offiziell veröffentlichten Liste sämtlicher Vertragsbahnen gelangt hier nur (nach den Bemerkungen aus der E.V.Z. 1890, S. 1009 ff. ergänzt bis 1.II. 1894) ein Verzeichnis der dem I.U. nicht unterworfenen Bahnen der Vertragsstaaten zum Abdruck. Da Streichungen nicht häufig vorkommen werden, dürfte diese Liste der ausgeschlossenen Bahnen sich nicht so rasch verändern als eine Liste der dem I.U. unterstellten Bahnen.

2) Ursprünglich waren ausgeschlossen die unter 5 b—p bezeichneten schmalspurigen Linien der Kgl. sächsischen Staatsbahn. Diese sind aber dem I.U. unterstellt worden. Benachrichtigungsschreiben des Centralamtes vom 21. IX. 1893 — Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 311.

3) Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 51.

furter Güterbahn; 7) Goldbeck-Giesenslager; 8) Hildburghausen-Heldburger; 9) Kaysersberger Thalbahn; 10) Niederwaldbahn; 11) Ravensberg-Weingarten und Stadtamhof-Donaustauf (Linien der Lokalbahn-A.-G. in München); 12) Mülhausen-Ensisheim-Wittenheimer und Strafsburger Strafsenbahnen. Sämtliche übrigen in der Uebersicht der Eisenbahnen des Deutschen Reiches bei Koch l. c. aufgeführten (auch die schmalspurigen) Bahnen nehmen am internat. Verkehre teil.

Frankreich.

Ausgeschlossen sind die vielen (Koch l. c.) bei Frankreich unter 1 A—1 Q, 2 A—2 H und K, 4 A—4 D, 5 C—5 U, 6 B—6 G, 7 B und C, 11 und 12 aufgeführten französischen Lokalbahnen.

Italien.

Die italienischen Lokalbahnen (siehe Koch l. c. unter I A—I H, II A—II P) sowie die west-sizilianischen und sämtliche sardinischen Eisenbahnen sind mit den unten verzeichneten Ausnahmen vom internat. Verkehre ausgeschlossen.

Neu aufgenommen in die Liste der Vertragsbahnen wurden nur folgende Lokalbahnen von der Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche mit Sitz in Padua betriebenen Bahnen: Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio, Cividale-Portogruaro, Parma-Suzzara, Bologna S. V.-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Arrezzo-Stia, Coregliano-Vittorio; ferner von den Milano-Eisenbahnen in Mailand die Linien: Mailand-Erba mit Zweiglinie S. Pietro-Camnago, Mailand-Saronno, Saronno-Laveno, Como-Varese, Novara-Saronno-Seregno, Saronno-Como (Benachrichtigungsschreiben des Centralamtes v. 16. III. und 1. IX. 1893 — Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 127, 275).

Niederlande.

Die Linien der Niederländischen Lokalbahn-Gesellschaft Wilhelm III. werden in der Liste nicht aufgeführt, sind also, wie sämtliche Dampftramways, vom internat. Verkehre ausgeschlossen.

Oesterreich-Ungarn.

Die Graz-Köflacher-Eisenbahn, die Mühlkreis- und die Steyrthal-Bahn, desgl. die Achensee- und die Salzburger Lokalbahn, auch die Prager Eisenindustriebahn sowie die Dampftramways, und im Okkupationsgebiet [1]) die Metkovic-Mostar-Bahn, sowie [2]) die Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien: a) Spalato-Siveric-Knin, b) Perkovic-Slivno-Sebenico, dann die Kolomear Lokalbahnen: c) Kolomea-Sloboda rungurska nebst Abzweigung, d) Nadworniomski przedmiescie Szeparowce-Kniázdwór; und endlich die Flügelbahnen: e) Podleze Niepolomice, f) Lititz-Nürschau und g) Wama-Russ. Moldawitza; endlich die schmalspurigen Lokalbahnen der Südbahn-Gesellschaft: h) Mödling-Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe), i) Preding-Wieselsdorf-Stainz, k) Pöltschach-Gonobitz.

Ungarn.

Ausgeschlossen sind folgende Linien der ungar. Staatsbahn: Garam-Berzencze-Selmeczbánya, Saroksár-Szt. Lörincz, Taraczköz-Teresel, sowie von der K. K. Kaschau-Oderberger-Bahn (ungarische Linien) die schmalspurige Strecke Gölniczbánya-Szomolnok.

---

1) Neu aufgenommen in die Liste wurden die ursprünglich ausgeschlossenen Bahnen des Okkupationsgebietes, die K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin und die K. und K. Bosnabahn (Benachrichtigungsschreiben des Centralamtes v. 10. I. 1893 — Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 52).

2) Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 153 f.

Rufsland.

Baskuntschak-Eisenbahn, Donetz'sche Kohlenbahn, Finnländische Eisenbahnen mit Borgo-Kerwo und Tammerfors-Tawastehus, Jaroslawl-Wologda, Nowgorod, Nowotorshock, Obojanische Eisenbahn, Petersburg-Pawlowsk, Rshew-Wjasma, Riga-Pskow, Romny-Krementschug, Sibirische Eisenbahn, Uralbahn, Transkaspische und Transkaukasische Eisenbahn und Zarskoe-Sselo.

Schweiz.

Von den schweizer. Bahnen fehlen sämtliche Schmalspur-, Drahtseil-, Strafsen- und Zahnradbahnen; aufserdem die Jura-Simplon-Bahn, Ostermundingen, Pont Vallarbos und Seethalbahn [1]).

1) Neu aufgenommen wurden Rorschach-Heiden und Sihlthalbahn (Benachrichtigungsschreiben des Centralamtes v. 31. XII. 1892 — Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 52).

Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes.

Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

Art. 1. Der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des I.U. über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisieren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisierung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internat. Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. 1. Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après le mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 100 000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Art. 2. Dem Centralamt werden alle Mitteilungen, welche für das internat. Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgeteilt werden. Dasselbe kann mit Benutzung dieser Mitteilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder beteiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamt festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichnis der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziff. 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamt zur Kenntnis zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mitteilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziff. 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mitteilen.

Art. 2. L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Art. 3. Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulierung der aus dem internat. Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internat. Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamt zur Kenntnis gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zweck wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu regulieren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Teil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrat zu diesem Zweck zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Teil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amts wegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivierte Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen, und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgeteilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mitteilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internat. Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Art. 3. Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur le l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Ausführungs-Bestimmungen [1]) zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention Internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Da § 1 der Ausf.-Best. des I.U. durch Beschlufs der Konferenzen vom 13. VI. und 20. IX. 1893 (vgl. S. 31 ff.) abgeändert und in wesentlicher Uebereinstimmung mit A der folgenden „Vereinbarung" nach erfolgter Ratifikation alsbald veröffentlicht werden wird, folgt hier der Abdruck in dieser Gestalt aus Zeitschr. f. int. Eisenb., II S. 2, während die ursprüngliche Fassung des § 1 der Ausf.-Best. in Anm. 1 abgedruckt ist.

Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, der Niederlande, sowie der Schweiz rücksichtlich der nach dem I.U. vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, vom 13. Juni 1893.

(Gültig vom 1. Februar 1894 an.)

A.

Zu § 1, Ziffer 1, 2 und 3 der Ausführungs-Bestimmungen zum I.U.

Vorschriften über die Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen, sowie von Leichen.

I. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie

---

1) § 1 Ausf.-Best. z. I.U. (zu Art. 3 des Uebereinkommens) lautet: Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1) Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten.

23*

Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten, werden im internat. Verkehr auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internat. Frachtbriefes, und zwar entweder nach Maßgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten, oder von Tarifbestimmungen, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, zugelassen.

Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien zu rechnen.

II. Leichentransporte werden auf Grund des internat. Frachtbriefes unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1) Die Beförderung erfolgt als Eilgut.

2) Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten.

3) Die Leiche muß während der Beförderung von einer dazu beauftragten Person begleitet sein.

4) Die Beförderung unterliegt im Gebiet jedes einzelnen Staates den daselbst in polizeilicher Beziehung geltenden Gesetzen und Verordnungen, soweit nicht unter den beteiligten Staaten [1]) besondere Abmachungen getroffen sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internat. Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2 (zu Art. 6 des Uebereinkommens). Zur Ausstellung des internat. Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrollstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck, als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber

---

2) Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

3) Leichen.

4) Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

1) Nur die mit einem Striche bezeichneten Sätze sind der „Vereinbarung“ entnommen.

alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Teile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachteil erfolgen kann, und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 2 (Art. 6 de la Convention). Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, solon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le distinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3 (zu Art. 7 des Uebereinkommens). Wenn die im § 1 Abs. 4 und in der Anlage 1 Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstäude unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I bis XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Bruttokilogramm.

In allen anderen Fällen beträgt der im Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesamtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 3 (Art. 7 de la Convention). L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de ce conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tout les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Cenvention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 % la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de la transport.

§ 4 (zu Art. 9 des Uebereinkommens). Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.

§ 4 (Art. 9 de la Convention). Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5 (zu Art. 13 des Uebereinkommens). Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 5 (Art. 13 de la Convention). Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

§ 6 (zu Art. 14 des Uebereinkommens). Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:
   1) Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
   2) Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . 1 „
b) für Frachtgüter:
   1) Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,
   2) Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . 2 „

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1) Für Messen.
2) Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3) Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passieren hat, welche zwei am Transporte teilnehmende Bahnen verbindet.
4) Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Notwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziff. 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisiert ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatieren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Ware zum Transporte folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Warentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältnis verlängert.

§ 6 (Art. 14 de la Convention). Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a) Pour la grande vitesse:
   1) Délai d'expédition . . . . 1 jour.
   2) Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . 1 „

b) Pour la petite vitesse:
   1) Délai d'expédition . . . . 2 jours.
   2) Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . 2 „

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quelque soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1) Les jours de foire.
2) Les époques de trafic extraordinaire.
3) Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.
4) Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport

des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7 (zu Art. 15 des Uebereinkommens). Zu der im Art. 15 Abs. 6 vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 7 (Art. 15 de la Convention). Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

§ 8 (zu Art. 32 des Uebereinkommens). Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Tierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz ein Prozent.

§ 8 (Art. 32 de la Convention). Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1 %.

§ 9 (zu Art. 38 des Uebereinkommens). Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklariert wird, muß im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro Mille der deklarierten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Centimen.

§ 9 (Art. 38 de la Convention). La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10 (zu Art. 48 des Uebereinkommens). Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internat. Transport sich berechnende Lieferfrist verteilt sich auf die am Transporte teilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1) Im Nachbarverkehr zweier Bahnen:
   a) die Expeditionsfrist zu gleichen Teilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte beteiligt ist.
2) Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präzipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;

b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Teilen unter allen beteiligten Bahnen verteilt;

c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte beteiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Verteilung nicht in Betracht.

§ 10 (Art. 48 de la Convention). A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1) Entre deux chemins de fer voisins:

a) Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b) Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2) Entre trois chemins de fer ou plus:

a) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.

b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il es question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11. Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

§ 11. Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

Anlage 1*.

* *Da Anlage 1 des I.U. durch Beschlüsse der Konferenzen vom 13. VI. und 20. IX. 1893 (vgl. S. 31 ff.) abgeändert wurde und die Aenderungen nach freundlichen Mitteilungen des Centralamtes im wesentlichen mit lit. B der „Vereinbarung“ übereinstimmen, gelangt anstatt der (ursprünglichen) Anlage 1 aus* Zeitschr. f. int. Eisenb., *II S. 3 ff. hier zum Abdruck:*

Vereinbarung[1]) erleichternder Vorschriften

für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, der Niederlande, sowie der Schweiz rücksichtlich der nach dem I.U. vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, vom 13. Juni 1893[2]).

(Gültig vom 1. März 1894 an — Zeitschr. f. int. Eisenb., II S. 39.)

B.

Zu Anlage 1 der Ausführungs-Bestimmungen zum I.U.

Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I. *Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen* müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß

1) Vgl. S. 356 Anmerkung 1.

2) Für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits kommt auch fernerhin ausschließlich zur Anwendung die zwischen diesen beiden Staaten gemäß § 1, letzter Absatz der Ausf.-Best. zum I.U. rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände abgeschlossene Vereinbarung vom 15. XI. 1892 mit den Ergänzungs- und Abänderungsnachträgen vom 24. III. und 25. VIII. 1893 (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 60 ff., 128, 312; Deutsches R.Gesetz-Blatt 1892, S. 1015 ff; 1893, S. 134 ff, 241 ff.) Für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Bahnen Deutschlands und Luxemburgs ist in Geltung die Spezialvereinbarung vom 29. V. 1893 und die Ergänzungen (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 213 ff, 348; Deutsches R.Gesetz-Blatt 1893, S. 189 ff., 262; 1894, S. 149). Für den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz wird die oben abgedruckte Vereinbarung lit. B ergänzt durch die Vereinbarung vom 14. VI. 1893 (Zeitschr. f. int. Eisenb., I S. 19 ff.).

Zwischen den Regierungen Frankreichs, Belgiens, Luxemburgs und der Niederlande ist gemäß § 1, letzter Absatz der Ausf.-Best. zum I U. eine Spezialvereinbarung betreffend die Beförderung einzelner Güter am 9. VIII. 1893 getroffen worden, die am 1. III. 1894 in Kraft tritt (Zeitschr. f. int. Eisenb., II S. 40 ff.).

die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 mm starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein; dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,06 cbm haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II. *Zündhütchen für Schußwaffen* und für *Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen* und *Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen* müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" etc. tragenden Zettel beklebt sein.

III. *Streichhölzer* und *andere Reib- und Streichzünder* (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 cbm Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

Bei *Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten*, darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 %, derjenige an chlorsaurem Kali 40 % nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muß eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, daß diese Grenzen eingehalten sind, beigefügt werden.

IV. *Sicherheitszünder*, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnismäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III (Abs. 1) gegebenen Vorschriften.

V. *Bucher'sche Feuerlöschdosen* in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 kg enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten, größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI. *Gewöhnlicher* (weißer oder gelber) *Phosphor* muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlötet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (roter) *Phosphor* ist in gut verlötete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äußerlich als „roten Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII. *Rohes, unkrystallisiertes Schwefelnatrium* wird nur in dichten Blechbehältern, *raffiniertes, krystallisiertes Schwefelnatrium* nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präpariert sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

Unter gleichen Bedingungen, wie rohes, unkrystallisiertes Schwefelnatrium, werden *Natroncoaks* (ein bei der Bereitung der Teeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

VIII. *Celloïdin*, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Kollodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im wesentlichen aus Kollodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt sind, daß das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

VIII a. *Schwefeläther* wird nur befördert, entweder

1) in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweißtem Eisenblech mit höchstens 500 kg Inhalt, oder

2) in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas von höchstens 60 kg Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

b) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

Bei Blech- und Metallgefäßen beträgt die höchste zulässige Füllung 1 kg Flüssigkeit für je 1,55 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15,50 l Wasser faßt, nicht mehr als 10 kg Schwefeläther enthalten.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

IX. *Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in gröſseren Quantitäten enthalten* (Hofmannstropfen und Kollodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1) Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X. *Schwefelkohlenstoff* (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder

1) in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt, oder

2) in Blechgefäßen von höchstens 75 kg brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen verpackt sein, oder

3) in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

Bei Blechgefäßen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 kg Flüssigkeit für je 0,825 l Fassungsraum des Behälters.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 kg darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muß besonders bemerkt sein, daß das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

XI. *Holzgeist* in rohem und rektifiziertem Zustande und *Aceton* werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruierten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII. *Grünkalk* wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII. *Chlorsaures Kali* und *andere chlorsaure Salze* müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV. *Pikrinsäure* wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

Blei darf zur Verpackung von Pikrinsäure nicht verwendet und nicht mit Pikrinsäure zusammen in demselben Wagen verladen werden. Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei gedeckte Wagen dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

XV. *Flüssige Mineralsäuren* aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser), sowie *Chlorschwefel* unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1) Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht mit guten Verschlüssen versehen sein.

2) Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen diese Stoffe stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.

3) Die Vorschriften unter Ziff. 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportiert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

XVI. *Aetzlauge* (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner *Oelsatz* (Rückstände von der Oelraffinerie) und *Brom* unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII. Auf den Transport von *roter, rauchender Salpetersäure* finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe umgeben sein müssen.

XVIII. *Wasserfreie Schwefelsäure* (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden: entweder

1) in gut verlöteten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen, oder

2) in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einem fein zerteilten anorganischen Stoffe wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im übrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3, Anwendung.

XIX. Für *Firnisse* und *mit Firnis versetzte Farben,* ferner *ätherische* und *fette Oele,* sowie für sämtliche *Aetherarten* mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. VIII a) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten *Alkohol, Weingeist* (Spiritus), *Sprit* und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XVI, Abs. 1, maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX. *Petroleum, rohes und gereinigtes,* sofern es bei 17,5 ° Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm (auf die Meereshöhe reduziert) im Abelschen Apparat nicht unter 21 ° C entzündliche Dämpfe giebt (Testpetroleum);

die aus *Braunkohlenteer bereiteten Oele,* sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

ferner *Steinkohlenteeröle* (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie *Mirbanöl* (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1) Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden, entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern, oder

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder

c) in Gefäßen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefäßen 60 kg und bei Verwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 kg nicht übersteigen.

2) Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3) Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4) Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

5) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.

6) Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Abs. 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung betreffend den Entflammungspunkt entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betr. Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXI. *Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha* und *Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha*, sofern diese Stoffe bei 17,5 ° C ein specifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl), unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1) Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden, entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern, oder

b) in dichten, widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder

c) in Gefäßen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas

getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

2) Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3) Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4) Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

5) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.

6) Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7) Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinaander erfolgen.

8) Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen" zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren" anzubringen.

9) Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Abs. 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5 ° C ein specifisches Gewicht von weniger als 0,78 ° und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXII. *Petroleumäther* (Gasolin, Neolin etc.) und *ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Produkte*, sofern diese Stoffe bei 17,5 ° C ein specifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1) Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden, entweder

a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder

b) in Gefäßen aus Glas oder Steinzeug, in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendnng der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht eines einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

c) in luftdicht verschlossenen Kessel- (Bassin-)Wagen.

2) Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3) Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4) Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

5) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.

6) Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7) Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.

8) Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen" zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren" anzubringen.

XXIII. Die Beförderung von *Terpentinöl* und *sonstigen übelriechenden Oelen*, desgleichen von *Salmiakgeist* findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.

XXIV. *Nicht flüssige Arsenikalien*, namentlich *arsenige Säure* (Hüttenrauch), *gelbes Arsenik* (Rauschgelb, Auripigment), *rotes Arsenik* (Realgar), *Scherbenkobalt* (Fliegenstein) etc., werden nur dann zum Transport angenommen, wenn:

1) auf jedem Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte: „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und

2) die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist, entweder

a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen, oder

b) in Säcken von geteerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind, oder

c) in verlöteten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. *Flüssige Arsenikalien*, insbesondere *Arsensäure*, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1, und unter XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI. *Andere giftige Metallpräparate* (giftige Metallfarben, Metalsalze etc.), wohin insbesondere *Quecksilberpräparate*, als Sublimat, Kalomel, weißes und rotes Präcipitat, Zinnober, ferner *Kupfersalze* und *Kupferfarben*, als Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen *Bleipräparate*, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch *Zinkstaub*, sowie *Zink-* und *Antimonasche*, gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. *Hefe, sowohl flüssige als feste*, ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefäßen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, daß er sich verpflichtet:

1) keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlußbahnen zurückgewiesen werden;

2) für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material infolge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein für allemal zum voraus anerkannt wird;

3) keinerlei Ansprüche wegen der infolge der fraglichen Transportart an den Gefäßen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

Auf *Preßhefe* finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII. *Kienrufs* und *andere pulverförmige Arten von Rufs* werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sich der Ruß in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefäße zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob der Ruß sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

XXIX. *Gemahlene* oder *körnige Holzkohle* wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden, entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech, oder
b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die *hochbeschwerten Cordonnet-*, *Souple-*, *Bourre de soie-* und *Chappe-Seiden* in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume voneinander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 cm Seite im Abstand von 2 cm bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. *Wolle*, *Haare*, *Kunstwolle*, *Baumwolle*, *Seide*, *Flachs*, *Hanf*, *Jute*, im rohen Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner *Seilerwaren*, *Treibriemen aus Baumwolle* und *Hanf*, *Weber-*, *Harnisch-* und *Geschirrlitzen* (wegen gebrauchter Putzwolle vgl. Abs. 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnißt sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnißt behandelt, wenn nicht das Gegenteil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII. *Fäulnisfähige tierische Abfälle*, wie *ungesalzene frische Häute*, *Fette*, *Flechsen*, *Knochen*, *Hörner*, *Klauen*, *nicht gekalktes frisches Leimleder*, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der unter Nr. LII und LIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1) Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepreßter Talg, Hörner ohne Schlauch, das heißt ohne den Hornfortsatz des Stirnbeines, in trockenem Zustande, Klauen, das heißt die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichteile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.

2) Einzelsendungen der vorstehend unter Ziff. 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

3) Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:

a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, daß der faulige Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muß mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuche), die mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

b) In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muß jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einer großen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, daß ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerklich macht.

4) Die Beförderung der vorstehend unter Ziff. 3 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

5) Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

6) Die Säcke, Gefäße und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.

7) Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

XXXIII. *Schwefel* wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

XXXIV. *Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können*, wie Heu, Stroh (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preßtorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne etc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waren; desgleichen *Gips*, *Kalkäscher* und *Trafs* werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV. Falls die unter VIII a, IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschließlich, sowie unter L aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 kg zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter VIII a, IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschließlich, sowie unter L aufgeführten Körper einerseits, und die unter XV (mit Einschluß von Brom bis zum Gewicht von 100 g) andererseits sowohl miteinander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Fracht-

stück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

XXXVI. *Fertige Patronen für Handfeuerwaffen*, welche entweder Schwarzpulver oder andere Schießmittel enthalten, sofern letztere in den am Eisenbahntransporte beteiligten Staaten zugelassen werden, und zwar:

1) *Metallpatronen mit ausschließlich aus Metall bestehenden Hülsen*, und

2) *Patronen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen*,

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, daß ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen der Schießmittel nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äußeren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, daß die ganze Menge des Schießmittels sich in dem metallenen Patronenunterteil befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muß von solcher Beschaffenheit sein, daß ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.

b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, daß sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten von 15 mm Wandstärke zu verpacken und etwa leer bleibende Räume mit Pappe, Papierabfällen, Werg oder Holzwolle — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist. Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste 10 mm betragen.

c) Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 100 kg nicht übersteigen. Kisten, deren Gewicht 10 kg übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.

d) Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Außerdem sind sie mit einem Plombenverschlusse, oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

e) Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die in diesem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . . verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung der zwischen Deutschland, den Niederlanden, Oesterreich und Ungarn, sowie der Schweiz zur Anlage 1 des I.U. über den Eisenbahnfrachtverkehr abgeschlossenen Vereinbarung unter Nr. XXXVI entspricht."

XXXVII. *Kugelzündhütchen* und *Schrotzündhütchen* (*Flobert-Munition*).

1) Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starken Leinensäckchen zu verpacken.

2) Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, daß sie sich darin nicht verschieben können.

Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung: „Kugelzündhütchen" oder „Schrotzündhütchen" tragenden Zettel beklebt sein. Das Gewicht einer Kiste oder eines Fasses darf 100 kg nicht übersteigen.

Für Flobertzündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen wie für Schrotzündhütchen.

XXXVIII. *Feuerwerkskörper, welche aus gepreſstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen*, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1) Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlorsaurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepreßtem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepreßtem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 g enthalten.

2) Das Gesamtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstück verpackt sind, darf 20 kg, das gekörntes Pulver, welches sie enthalten, 2,5 kg nicht übersteigen.

3) Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, daß jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierspänen oder dergleichen so ausgestopft sein, daß eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.

4) Die Kisten müssen aus mindestens 22 mm starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken miteinander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papier vollständig auszukleben. Die Außenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sätzen oder Satzkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 cbm, das Bruttogewicht 75 kg nicht übersteigen. Aeußerlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift „Feuerwerkskörper aus Mehlpulver“ und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.

5) Jeder Sendung muß eine vom Absender ausgestellte, amtlich beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX. *Gepreſste Schieſsbaumwolle mit mindestens* 15 *Prozent Wassergehalt* wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1) Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift „Nasse, gepreßte Schießbaumwolle“ versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 kg nicht überschreiten.

2) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.

3) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schießbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.

4) Die Schießbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.

5) Eine Unterbringung von Patronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren oder Zündungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt.

6) Zur Beförderung von Schießbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL. *Schieſsbaumwolle in Flockenform* und *Kollodiumwolle* werden, sofern sie mit

mindestens 35 Proz. Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefäßen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Ware und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

XLI. *Knallbonbons* werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII. *Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder* (*Flammenbücher*, *Salonkerzen*, *Fackeln*, *Belustigungshölzchen*, *Leuchtstangen*, *bengalische Streichhölzer und dergleichen*) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1,2 cbm Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behälter völlig ausgefüllt ist. Die Behälter sind äußerlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLIII. *Knallerbsen* werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1) Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im ganzen nicht mehr als 0,5 g Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.

2) Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 cbm Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3) Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4) Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheiniguug über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIV. *Verflüssigte Gase* — *Kohlensäure*, *Stickoxydul*, *Ammoniak*, *Chlor*, *wasserfreie schweflige Säure* und *Chlorkohlenoxyd* (*Phosgen*) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1) Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen), außerdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:

a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;

b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschließlich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Maßgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;

c) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.

Bei den kupfernen Versandgefäßen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden.

Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.

Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schließen, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerklich macht.

Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile, sowie von Rollkränzen nicht erforderlich.

2) Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:

a) für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1,34 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 l faßt, nicht mehr als 10 kg flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten;
b) für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1,86 l Fassungsraum des Behälters;
c) für Chlor: 50 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,9 l Fassungsraum;
d) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,8 l Fassungsraum.

3) Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.

4) Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

XLV. *Verdichteter Sauerstoff*, *verdichteter Wasserstoff* und *verdichtetes Leuchtgas* werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1) Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeisen von höchstens 2 m Länge und 21 cm innerem Durchmesser zur Beförderung abgeliefert werden. Die Behälter müssen:

a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auflieferung zur Beförderung stehen;
b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervorragenden Metallstöpsel von mindestens 25 mm Höhe, oder, wenn sie sich außerhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;
d) falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, daß ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein.

Erfolgt die Auflieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift „Verdichteter Sauerstoff", „Verdichter Wasserstoff" oder „Verdichtetes Leuchtgas" tragen.

2) Jede Sendung muß durch eine mit einem richtig zeigenden Manometer ausgerüstete und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen das Manometer an jedem aufgelieferten Behälter anzubringen, so daß der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, daß der vorgeschriebene höchste Druck nicht überschritten ist. Ueber die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbriefe zu machen.

3) Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen, auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.

4) Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden; die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auflieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Planen bedeckten Fahrzeugen erfolgt.

XLVI. *Chlormethyl* wird nur in luftdicht verschlossenen amtlich auf 12 Atmosphären geaichten Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschließlich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefäße in Holzkisten verpackt sind.

XLVII. *Phosphortrichlorid*, *Phosphoroxychlorid* und *Acetylchlorid* dürfen nur befördert werden, entweder

1) in Gefäßen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind, oder

2) in Gefäßen aus Glas, in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:

a) Zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgießen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.

b) Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 kg Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, daß sie 30 mm von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

c) Glasflaschen bis zu 2 kg Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, daß sie 30 mm von den Wänden abstehen: die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, daß jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

d) Auf dem Deckel der unter b und c erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLVIII. *Phosphorpentachlorid* (*Phosphorsuperchlorid*) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVII gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe, daß die unter 2 b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 kg Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 kg Inhalt genügt die Verpackung nach 2 c.

XLIX. *Wasserstoffsuperoxyd* ist in Gefäßen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert.

Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter wohlverpackt und in besondere, mit Handhaben versehene Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

L. *Präparate, welche aus Terpentinöl* oder *Spiritus* einerseits und *Harz* andererseits bereitet sind, wie *Spirituslacke* und *Siccative*, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2) Die aus Terpentinöl und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.

3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.

LI. *Mit Fett oder Oel getränktes Papier*, sowie *Hülsen aus solchem* werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert.

LII. *Stalldünger* sowie *andere Fäkalien* und *Latrinenstoffe* werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1) Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2) Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.

3) Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen, sowie in Kesselwagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen

zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.

4) Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

5) Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

6) Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

7) Diese Transporte unterliegen im übrigen den in jedem Staate geltenden polizeilichen Vorschriften.

LIII. *Frische Kälbermagen* werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1) Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, daß auf jeden Magen 15 bis 20 g Kochsalz verwendet ist.

2) Bei der Verpackung ist auf dem Boden des Gefäßes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 cm hohe Schicht Salz zu streuen.

3) Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, daß die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.

4) Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

5) Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Schlufsbestimmung.

In Anwendung des § 1, letzter Absatz, der Ausführungs-Bestimmungen kann die bedingungsweise Beförderung von Gütern, welche nach Ziff. 4 des gedachten Paragraphen vom Transporte ausgeschlossen sind, oder die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in Anlage 1 vorgeschriebenen, für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten festgesetzt werden entweder

1) durch Vereinbarung der Regierungen der beteiligten Staaten, oder

2) durch Tarifbestimmungen der beteiligten Eisenbahnen, vorausgesetzt, daß

a) die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hierfür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den internen Reglements zulässig sind, und

b) die von den dazu ermächtigten Bahnen aufzustellenden Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

Anlage 3.

Erklärung.

Die Güter-Expedition der ....

Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach ....

von mir (uns) angenommen, nämlich ....

....

....

....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt
――――――――――*)
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung:

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

.... den ......ten .... 18......

---

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt“ oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“ zu streichen.

Das Anerkenntnis ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

.... den .... 18........

Die Güter-Expedition der .... Eisenbahn zu ....

ersuche(n) $\frac{\text{ich}}{\text{wir}}$, die mittelst Frachtbrief d. d. .... den ....

.... 18........ zur Beförderung

an ....

zu ....

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilogramm

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1) an meine Adresse dahier zurückzuliefern.

2) an .... in .... Station ....

der .... Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Teile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

Protokoll.

Im Begriffe an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Art. 1 besteht darüber allseitiges Einverständnis, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internat. Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitieren.

Im weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

II. In Betreff des Art. 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatieren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswert, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältnis der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird, und daß dieses Verhältnis auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu dem internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifiziert werden soll, ist als ein integrierender Bestandteil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer, wie dieses letztere selbst.

Anhang

Zusammenstellung der Bestimmungen des I.U. mit den

Näheres über diese siehe S. 7 f. — Mit * bezeichnet sind diejenigen Artikel des I.U., welche Deutschland und Oesterreich-Ungarn (Spalte: H.G.B.) eingeklammerten Zahlen geben die Artikel in Zeitschr. f. int.

I.U.	Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen v. 1. I. 1893	Deutschland und Oesterreich-Ungarn		Schweiz		Niederlande		Italien		
		V.O. (Betr.-Regl.)	H.G.B.	Tr.Ges. 1893	Transport-Reglement v. 1. II. 1894	Allgemeen Reglement 9. I. 1876	Gesetz v. 9. IV. 1875	Tariffe	Ital. Instr.	Codice di com.
Artikel	§	§		Art.	§	art.	art.	a.	§	a.
1	39	I, Eing.-Best. 49		1					1, 3, 68	
2	40, Zus.	6, 50	422	2		44		61, 71	4, 22	
3	41, Zus.	50	422	3	57, 58 Anl. V				5, 67	
4	42	Eing.-Best. I	423 (424)	4			3	2, 3	2, 6	
5*	43, Zus.	6, 44, 46. 55, 56	422	5, 57	51, 52, 104	54, 55		2, 95	20, 28	394
6*	44, Zus.	45, 51	391, 392 (394, 395)	6	59	49	H.G.B. 90	93, 95, 105	7, 8, 27	389—392
7*	45, Zus.	53	393 (396)	7	60	49 Z. 4		93, 95, 105	23, 52, 53	
8*	46	54	391 (394)	8	62	48		94	11, 23, 24	392
9	47, Zus.	57, 58		9	63	43		95	21	393
10	48, Zus.	59	393 (396)	10	64			8	12, 14, 15	391
11	49, Zus.	78, 60		11	65	51		3	35	
12	50, Zus.	61		12	67	52			37, 40	
13	51, Zus.	62		13	68	53		122, 123	45, 46	
14	52, Zus.	47, 63	394	14	69	56		70	29, 31	397
15	53, Zus.	64	402 (404)	15	70	58 Abs. 3		109	33, 54	396
16	54	66	403, 405 (405, 407)	16	71	58, 59. 70		110	32	407, 408
17	55	67	406 (408)	17	72				32	409
18	56, Zus.	65	394 (397)	18, 57	73, 104	57			55—58	395
19*	57, Zus.	68, 69		19	74	58, 59. 70, 71		117, 118	32	
20	58		410	20	75				32	410
21	59		409—412 (411—414)	21	76		H.G.B. 81—84			412
22*	60		409—412 (411—414)	22	77					
23	61			23						

III.

entsprechenden in den einzelnen Vertragsstaaten geltenden Vorschriften.

auf landesrechtliche bezw. reglementarische Bestimmungen verweisen. Die in der Rubrik des ungarischen H.G.B. an. — Die frachtrechtlichen Bestimmungen Frankreichs sind abgedruckt Eisenb., I S. 351 ff.

Belgien	Rufsland	Frankreich				
Eis.Ges. 25 VIII. 1891	Eis.Ges. 12. VI. 1885	Code civil	Code de com.	Cahiers des charge	Ordonnances	Tarifs généraux
Art.	Art.	a.	a.	a.		
	7, 8, 9		101			
22, 43	91					
30, 36	6, 14	1786				
11, 28, 29, 32, 35	1, 2, 3, 4, 13, 43, 46—52	1783, 1785	96	49	Ordonn. 1846 a. 50 Arret. min. 9. V. 1891	
1, 23, 25	55, 57		102			47, 52
26, 27	59, 60					48
24, 37	61, 62		101		Arr. min. 27. V. 1878	
	13, 63, 64, 65 66					46
13, 15	68, 69, 70, 71				Ordonn. 1846 a. 44—49	
	67, 72, 73 74, 75, 76			51, 53		49, 50 51
29, 30, 31, 44	53			50	Arr. min. 12. VI. 1866	
6	78		100			
6	86					
	79—84			52	Arr. min. 12. I. 1872; 9. V. 1891	
	86					
	85		91—93			
	85					
	115, 138					

I.U.	Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen v. 1. I. 1893	Deutschland und Oesterreich-Ungarn: V.O. (Betr.-Regl.)	Deutschland und Oesterreich-Ungarn: H.G.B.	Schweiz: Tr.Ges. 1893	Schweiz: Transport-Reglement v. 1. II. 1894	Niederlande: Allgemeen Reglement 9. I. 1876	Niederlande: Gesetz v. 9. IV. 1875	Italien: Tariffe	Italien: Ital. Instr.	Italien: Codice di com.
Artikel	§	§		Art.	§	art.	art.	a.	§	a.
24*	62, Zus.	70	407 (409)	24	78	60	H.G.B. 94	112	34, 59	413
25*	63, Zus.	71, 72	407 (409)	25	80	63		135		402, 409, 413
26	64, Zus.	73		26	81		133,134, 136			407
27	65	74	401, 429 (403, 431)	27	82	61				398, 411
28	66			28	83					
29	67	9	400 (402)	29	84	62		132	6	398
30	68, Zus.	75, 76	395 (398)	30, 57	85, 104	61, 63		129, 130		400, 406
31	69	77	424, 426 (425)	31	86		H.G.B. 91	130		401, 402
32	70	78	426 (428)	32	87	66		130		
33	71	79	396, 427 (399)	33	88	63		140		
34	72	80	396	34	89	67		140		405, 414
35	73, Zus.	81	427 (429)	35	90			144		414
36*	74, Zus	82		36	91	63		141		
37	75	83	396, 427 (399, 429)	37	92	67		142		405, 414
38	76, Zus.	48, 84, 85	397, 427 (429)	38	93	67		140	30, 49	414
39	77	86	397, 399 (400. 401, 429)	39	94	69	H.G.B. 92	129		397, 403
40	78	87	398 (400, 401, 429)	40	95	69	H.G.B. 92	138, 139		397, 403
41	79	88	396, 427 (429)	41	96	67		140		405
42	80			42	97					
43	81	89		43	98	44		130, 140		
44	82	90	408, 428 (410, 431)	44	99	63	H.G.B. 93	134	33	415
45	83	91	386, 408 (410)	45	100	68	H.G.B. 95	146		
46	84			46	101					
47	85		412, 429 (414, 431)	47	102					411
48	85			48						
Ausf.-Best. z. I.U. §										
1		50, 52							5, 6, 7	
2*		52							7, 8, 9, 10, 36	
3		53						10	52, 53	
4										
5		62							45	
6*		47, 63							29, 30, 31	
7								70	54	
8		78								
9		84							49, 50	
10										

Belgien	Rufsland	Frankreich				
Eis.Ges. 25. VIII. 1891	Eis.Ges. 12. VI. 1885	Code civil	Code de com.	Cahiers des charge	Ordonnances	Tarifs généraux
Art.	Art.	a.	a.	a.		
8, 33			106		Decr. 13. VIII. 1810	
	13, 88, 90		106			
	112					
	98, 99	1782				
	129					
5	5		99			
34	102	1782, 84	96, 103			
37, 39, 40	104	1782, 84	96, 103			
38, 40	106	1782, 84	96, 103			
	103	1782, 84	96, 103			
42	107	1782, 84	96, 103			
44	109					
46	89, 90					
34, 42	109					
41	108					
3, 34	110		97, 104			
42	110		97, 104			
45			103			
	111					
	105					
7			105 (Ges. 1888)			
9	135, 136, 137	2242—49	105 (Ges. 1888)			
9						
	116					
	117					
	53					
1					Arr. min. 2. VI. 1886	
26	58, 60, 91					
	63, 74					
29, 30, 31	53			50	Arr. min. 12. VI. 1866	
38	106					
	53					

Nachtrag.

Zu **S. 47, V (Art. 5).** Die ungerechtfertigte Verweigerung oder Verzögerung der Stellung der von dem Absender verlangten Wagen macht die Bahn nach Art. 5 ersatzpflichtig (Entsch. des Centralamtes in Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 393; vergl. auch Urteil des Appellhofs in Mailand l. c. II S. 64).

Zu **S. 65 Z. 2 (Ausf.-Best. § 2 A. 4).** Das Centralamt hält es nicht für zulässig, daß, wenn bei Frankierung einer Sendung der Betrag der Gesamtfracht nicht im voraus genau bestimmt werden kann, die im Frachtbriefe für die Einschreibung des Frankaturbetrags vorgedruckten (stark umrahmten) Kolumnen nicht ausgefüllt und jene Beträge in die für die beim Empfänger zu erhebende Fracht vorbehaltene Reihe eingetragen werden. — Auf Grund dieser Auffassung des Centralamtes haben die beteiligten Verbandsverwaltungen folgenden Beschluß gefaßt: „Die Sendungen, welchen Frankaturnoten beigegeben werden, sind stets in Ueberweisung abzufertigen, dagegen sind die Beträge in den Frachtbriefen nichtsdestoweniger in die Rubrik „Frankierte Fracht“ einzustellen. Zur Vermeidung von Anständen sind die Versandstationen verpflichtet, in der Rubrik „Unfrankierte Fracht“ der Frachtbriefe zu solchen Sendungen die Bemerkung „Frankaturnote“ anzubringen“ (Zeitschrift f. internat. Eisenb. I S. 393).

Zu **S. 78 Z. 2 (Art. 7, Ausf.-Best. § 3 A. 3).** Gelegentlich der Beratung der „Vereinbarung“ (Anlage 1*) stellte sich eine Meinungsverschiedenheit bezüglich der Auslegung von Ausf.-Best. § 3 heraus. Die deutschen und niederländischen Bahnen vertraten die Auffassung, daß die Geldbuße nur auf die Frachtdifferenz für das die 5 Proz. übersteigende Uebergewicht zu berechnen sei, während die österreichischen und belgischen Bahnen das gesamte die Tragfähigkeit (bezw. das Ladegewicht) übersteigende Gewicht der Berechnung der Frachtdifferenz zu Grunde gelegt wissen wollten. Das Centralamt, um eine Entscheidung angegangen, sprach sich für die letztere auch im Texte S. 78 vertretene Auslegung aus und betonte mit Recht, daß einer durch diese Auslegung etwa bedingten Härte nur durch eine Aenderung des § 3 abgeholfen werden könne (Zeitschr. f. int. Eisenb. II S. 53 f.).

Zu **S. 78 f. (Art. 7, Ausf.-Best. § 3).** Wie für die deutschen und österr.-ungar. Bahnen ist nunmehr auch für die Güterwagen der schweizer. Bahnen der in Ausf.-Best. § 3 A. 3 gebrauchte Ausdruck „Tragfähigkeit“ durch „Ladegewicht“ zu ersetzen (Zeitschr. f. internat. Eisenb. II S. 52).

Zu **S. 85 (Art. 10).** Mitteilungen über Zollvorschriften der Niederlande (Rückerstattung des gezahlten Eingangszolls) und Rußlands (Urkunden zum Beweise der Herkunft von Waren, Verpfändung von Waren zur Sicherstellung der Zollgebühren) in Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 377 f.

Zu **S. 91, V (Art. 10).** In der 17. Hauptversammlung des deutschen Eisenbahnverkehr-Verbandes wurde folgende Aenderung der „Abfertigungs-Vorschriften" (§ 28) beschlossen: Frachtbriefvorschriften, welche die Uebertragung der zoll . . amtlichen Behandlung an eine Mittelsperson bezwecken, sind nicht zu beachten. Die Anwesenheit des Absenders oder dessen Bevollmächtigten bei dieser ist gestattet, ebenso die unmittelbare Zahlung an das abfertigende Zollamt, sofern damit nicht eine Befassung mit dem Gute selbst verbunden ist (Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 397).

Zu **S. 92, VI (Art. 10).** Bei allen Sendungen nach Alexandrowo müssen der von der russischen Zollbehörde verlangte zweite Frachtbrief und die Ladelisten den Frachtpapieren beigefügt werden, weil A. auf russischem Gebiete liegt.

Bei Erhebung eines höheren Zollsatzes durch das Zollamt infolge unrichtiger Deklaration des Absenders ist (nach einem Urteil des Conciliat. in Modena) dieser haftbar (Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 344; II S. 64).

Zu **S. 98, II (Art. 11).** Nach einer österr. Gerichtsentscheidung ist, wenn für eine aus Strecken verschiedener Bahnen zusammengesetzte Route Verbandstarife bestehen, welche höhere Frachtsätze haben als die Zusammenrechnung der Frachtsätze der einzelnen Verwaltungen im Lokalverkehr ergeben würden, die Bahn ohne ausdrückliches Verlangen des Absenders doch nicht verpflichtet, die Sendung nach den Lokaltarifen abzufertigen (Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 379 aus Röll, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen No. 13 S. 46).

Zu **S. 113, II (Art. 13).** Das R.Eisenbahn-Amt in Berlin teilte dem Centralamt mit, daß nach seiner Ansicht Art. 13 A. 1 nicht als ein absolutes Verbot, sondern nur als eine Beschränkung der betreffenden Befugnisse des Absenders aufgefaßt werde, von der mit Zustimmung der am Transporte beteiligten Bahnen abgesehen werden könne. In diesem Sinne seien Einleitungen getroffen, daß in den internat. Verkehren, an denen deutsche Bahnen beteiligt seien, Nachnahmen auf solche Güter, für die die Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden könne, insbes. auf Fischsendungen zugelassen werden. — Vergl. oben S. 113 Anm. 6. (Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 394.)

Zu **S. 119, III (Art. 14, Ausf.-Best. § 6 A. 3).** Ein Verzeichnis der in den einzelnen Vertragsstaaten angeordneten Zuschlagsfristen stellt auf Zeitschr. f. internat. Eisenb. II S. 28, 49 f.

Zu **S. 122 (Art. 14, Ausf.-Best. § 6 A. 7).** Den Zweifel, ob die Lieferfrist bei Frachtgut für Sonn- oder Festtage, die auf den Tag der Auflieferung der Güter folgen, sich um je 24 Stunden für jeden auf den Tag der Auflieferung folgenden Sonn- oder Festtag oder um nur einmal 24 Stunden verlängert wird, hat das preuß. Ministerium für öff. Arbeiten im Einvernehmen mit dem R.Eisenbahnamte im Sinne der letzteren (auch im Texte S. 122 vertretenen) Auffassung entschieden (Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 400).

Zu **S. 123 ff. (Art. 15).** Eine Abhandlung „Der Art. 15 des I.U." in Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 381 ff. wendet sich gegen eine Kritik dieses Art. 15 in der Krakauer Eisenbahnzeitung und weist die Unstichhaltigkeit der Behauptung, daß die einheitliche Gestaltung des Verfügungsrechts im Art. 15 von den Ländern des deutschen Rechts hätte mit unbilligen Konzessionen erkauft werden müssen, nach.

Zu **S. 132 (Art. 15).** Aeußerung des Centralamtes über die Bedeutung des Frachtbriefduplikates: „Die Uebergabe des F. in den Besitz eines Dritten hat nur zur Folge, daß der Absender solche Verfügungen (Art. 15) nicht mehr treffen kann; der dritte Besitzer erwirbt damit keine Rechte für sich" — stimmt mit Text S. 132 überein (Zeitschr. f. int. Eisenb. II S. 54).

Zu **S. 160 (Art. 19).** Urteil des Handelsgerichts in Paris vom 2. VIII. 1893 betont, daß den Bahnen nicht die Verpflichtung auferlegt sei, durch Avisbriefe die Empfänger von der Ankunft zu benachrichtigen. Vgl. auch Ministerialreskript (Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 379 f., II S. 36).

Zu **S. 162 (Art. 24).** Während einige Bahnen bei Sendungen, die innerhalb der reglementarischen Frist nicht abgeholt und deswegen dem Absender als unanbringlich im Sinne des Art. 24 avisiert worden, dem nachträglichen Ablieferungsbegehren des Empfängers nur dann entsprechen, wenn ein neuer Auftrag des Absenders zur Ablieferung eingegangen sei, lassen andere Bahnen die nachträgliche Ablieferung ohne weiteres zu. In letzterem Sinne sprach sich auch das Centralamt aus (Zeitschr. f. int. Eisenb. II S. 30).

Zu **S. 163, II (Art. 24).** Nach einer Mitteilung der Eisenbahn-Direktion zu Erfurt wird auf Grund einer Verständigung mit den beteiligten Bahnen die Benachrichtigung der Versandstation im Verkehr mit den außerdeutschen Bahnen in besonders dringenden Fällen mittelst Telegramms, sonst durch die Post (eingeschrieben), ebenso die des Absenders (auch gegen Empfangsbescheinigung) und die Vermittelung der erteilten Verfügung erfolgen (Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 400 f.).

Zu **S. 198, III a.** Der Frachtführer ist durch den Eintritt eines als höhere Gewalt zu betrachtenden Ereignisses, das in seinen Folgen das Gut zu beschädigen begonnen hat, nicht haftfrei, ist vielmehr verpflichtet, die schädlichen Folgen des Ereignisses nach Möglichkeit abzuwenden und so den Umfang des seiner Entstehung nach unabwendbaren Schadens auf das möglichst geringe Maß herabzumindern (Entscheid. des R.Ger. bei Eger, Entscheid. X S. 183).

Zu **S. 206 Anm. 2 (Art. 31)** vgl. Urteil des österr. ob. Ger. v. 7. II. 1893 in Zeitschr. f. int. Eisenb. II S. 65.

Zu **S. 223 ff. (Art. 35)** Abhandlung „Der Art. 35 des I.U." (Zeitschr. f. int. Eisenb. I S. 403 ff.).

Zu **S. 226, III (Art. 35)** hält das Centralamt gegenüber dem Mehrheitsbeschluß der Konferenz der Eisenbahnverwaltungen zu Bern (21. III. 1893) an der Auffassung fest (vgl. S. 266), daß jede an der Bildung eines Spezialtarifs beteiligte Bahn gemäß Art. 35 auch an der Preisermäßigung teilgenommen haben müsse. Daß die Teilnahme an den Tarifermäßigungen für alle Transportbahnen eine gleichmäßige sein soll, erscheint nicht als eine Bedingung des Art. 35.

Zu **S. 224 f.** Gegenüber dem Memorandum, das eine Gruppe von Bahnverwaltungen dem Centralamte überreichen ließ, betonte dieses, daß für die Anwendung eines Spezialtarifes die Uebereinstimmung aller beteiligten Bahnen unerläßlich sei und daß er den gesetzlichen Bestimmungen in denjenigen Staaten, in welchen er in Wirksamkeit treten soll, entsprechen müsse (vergl. auch S. 224 f.).

Zu **S. 227, IV.** Bezüglich der Feststellung des Maximalbetrages der Entschädigung schlug die erwähnte Konferenz den Modus vor: daß ein Prozentsatz der Normalentschädigung (Art. 34, 37) fixiert werde, der nicht ein für allemal ziffermäßig festgestellt, sondern für jeden Spezialtarif und für jedes nach diesem zu befördernde Gut besonders vereinbart werden, und daß jede Verwaltung nach Maßgabe der bezogenen Fracht Entschädigung zu leisten habe, was sich als eine Anwendung von Art. 47 Z. 3 darstellt.

Zu **S. 232, VII (Art. 38, Ausf.-Best. § 9).** Die 17. Hauptversammlung des deutschen Eisenbahnverkehr-Verbandes erachtet es für unzulässig, daß bei eintretender Umkartierung der Frachtzuschlag (5 vom 1000 der deklarierten Summe für je angefangene

200 km) für jede Kartierungsstrecke besonders zu berechnen, und beschloß folgenden Zusatz zu den Abfertigungsvorschriften: „Bei gebrochener Kartierung wird der auf 10 und aufwärts aufzurundende Frachtzuschlag für Deklaration des Interesses an der Lieferung auf Grund der wirklichen, der Frachtberechnung für die einzelnen Strecken zu Grunde liegenden, im Frachtbrief ersichtlich zu machenden Entfernungen (Tarifkilometer) ohne Aufrundung auf volle 200 km und ohne Mindestgebühr für Teilstrecken berechnet. Bei der letzten Umkartierung ist die Gesamtentfernung auf 200 km oder die nächste durch 200 ohne Rest teilbare Kilometerzahl aufzurunden.

Von dem für diese Gesamtentfernung zu berechnenden Frachtzuschlag sind die für die Vorstrecken eingestellten Zuschläge in Abzug zu bringen, und es ist der verbleibende Rest für die letzte Strecke anzusetzen. Auch ist, wenn der tarifmäßige Mindestbetrag des Zuschlags nicht erreicht wird, für die letzte Kartierungsstrecke der an der Mindestgebühr fehlende Betrag zu berechnen.

Für den internat. Verkehr gilt diese Vorschrift nur insoweit, als nicht in den einzelnen Verkehren abweichende Festsetzungen getroffen sind" (Zeitschr. f. internat. Eisenb. I S. 398).

Zu S. 259, V (Art. 45). Die ungarische Kurie erkannte, daß die Citierung des Beklagten in einem von einer Drittperson gegen den (nunmehrigen) Kläger geführten Prozesse eine rechtswirksame Unterbrechung der Verjährung nicht habe herbeiführen können (Zeitschr. f. internat. Eisenb. II S. 35).

Sachregister.

(Die arabischen Zahlen beziehen sich auf die Seiten, die römischen auf die Nummern von Anlage 1*—S. 362 ff.)

Berichtigungen.

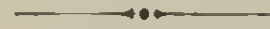
S. 2 Zeile 10 von oben ist zu streichen „ihrer ganzen Bedeutung nach".

S. 87 Anm. 7 ist als Anm. 1 a auf S. 88 an den Schluß von I zu setzen.

S. 113 Zeile 18 von oben lies „Nachnahmebelastung" statt „Annahmebelastung".

S. 248 Anm. 1 ergänze noch: „Art. 12 A. 4".

S. 250, II (Abs. 2) Zeile 20 von oben füge ein: „nicht" — es muß heißen: „tritt nicht von selbst ein".



Frommannsche Buchdruckerei (Hermann Pohle) in Jena. — 1182

Frankirt		
		Nach-nahme
		Provisi
		Fracht
		Fra Int
		Fracht
		Fra Int

Frachtbrief - Duplikat.

(Formular I) **Gewöhnliche Fracht** (weisses Papier)
(Formular II) **Eilfracht** (dunkelrosa Papier)

An[1) ....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

1) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

CONTROLSTEMPEL DER EISENBAHN

Der Wagen
№ ....
Eigenthümer ....
№ ....
Eigenthümer ....
№ ....
Eigenthümer ....

Der Frachtkarte: № ... Pos. ...

Versandtbahn ....

Empfangsbahn ....

Empfangsstation ....

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogr.	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogr.	Erklärung wegen der etwaigen zoll- u. steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente u. sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementar. zulässige Erklärungen.	Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift

Betrag der Frankatur

Deklarirtes Interesse an der Lieferung

Summe d. Nachnahme: Baar-Vorschuss; nach Eingang

in Buchstaben

Betrag

Spezifikation obiger Nachnahme

Frankaturvermerk des Absenders

Stempel der Versandt-Station

Wiege-Stempel

Stempel der Empfangs-Station

.... *den* 18

Unterschrift und Adresse des Absenders

Die Grösse des vorgeschriebenen (

Internationaler Eisenbahntransport.

Frachtbrief.

(Formular I) **Gewöhnliche Fracht** (weisses Papier)
(Formular II) **Eilfracht** (dunkelrosa Papier)



Der Wagen
№ ....
Eigenthümer ....
№ ....
Eigenthümer ....
№ ....
Eigenthümer ....
Der Frachtkarte № .... Pos. ....

An[1) ....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

1) Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Versandtbahn ....

Empfangsbahn ....

Empfangsstation ....

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	**Inhalt**	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogr.	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogr.	Erklärung wegen der etwaigen zoll- u. steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente u. sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementar. zulässige Erklärungen.	**Angabe der anzuwendenden Tarife** und **Routenvorschrift**

Betrag der Frankatur

Deklarirtes Interesse an der Lieferung

Summe d. Nachnahme: Baar-Vorschuss; nach Eingang — in Buchstaben

Betrag

Spezifikation obiger Nachnahme

Frankaturvermerk des Absenders

Stempel der Versandt-Station

Wiege-Stempel

Stempel der Empfangs-Station

.... *den* 18

Unterschrift und Adresse des Absenders

nal-Frachtbriefes beträgt 33×72 cm.

Frankirt		Note	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben			
		Nachnahme: Baarvorschuss					
		Nachnahme: nach Eingang					
		Provision					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag für Interessedeklaration					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag für Interessedeklaration					
		Provision					
		Uebertrag					

Frankirt		Note	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben				Uebergangs-Stempel und Vermerk über Zuschlagsfristen
		Uebertrag						
		Fracht bis						
		Frachtzuschlag für Interessedeklarat.						
		Fracht bis						
		Frachtzuschlag für Interessedeklarat.						
		Fracht bis						
		Frachtzuschlag für. Interessedeklarat.						

